
600014288T



DET MALLINGSKE BOGTRYKKERI.

# Indhold.

## Første Afsnit.

## Skibsfartens historiske Udvikling og nuværende Omfang.



## Andet Afsnit.

## Om Transport i Almindelighed med særligt Hensyn til Skibsfarten.

### Første Kapitel: Om Aarsagerne til Transportvirksomheden.



### Andet Kapitel: Forholdet mellem de i Transportvirksomheden interesserede Parter.



## Tredie Afsnit.

## Skibsfartens Betydning sammenlignet med de øvrige Transportarter.

# Fjerde Afsnit.

## Skibsfarten seet fra Transportsælgerens, Skibsrederens, Standpunkt.

### Første Kapitel: Skibsrederiets Indtægter og de samme betingende Faktorer.



### Andet Kapitel: Skibsfartens Udgifter.



---

# Første Afsnit.

## Skibsfartens historiske Udvikling og nuværende Omfang.

### § 1. Indledende Bemærkninger.

Fra de tidligste Tider have Vandkommunikationerne spillet en meget fremtrædende Rolle i de økonomiske og sociale Forhold. Den tætteste Bebyggelse, de folkerigeste og mest velhavende Stæder, og i det hele det mest intensive økonomiske og sociale Liv har til alle Tider fortrinsvis været samlet ved eller i Nærheden af Flodbredder og Søkyster. For Oldtidens som for Middelalderens og Nutidens Kulturfolk har Vandkommunikationen været en af de vigtigste Løftestænger for Udviklingen af deres økonomiske Kraft, og om end i vor Tidsalder Jernbanerne mere og mere synes bestemte til at indtage den første Plads, vil dog et Blik paa Verdenskartet være tilstrækkeligt til at overbevise om, at Søfarten, saalænge Verden staar, vil hævde sin Rang som et uerstatteligt Forbindelsesled mellem de ved Havet adskilte Verdensdele og Lande.

Det norske Folk er fremfor noget andet en søfarende Nation. Derfor er Studiet af Skibsfartens økonomiske Forholde af en særegen Betydning for vort Land. Men paa Grund af den Rolle, som Skibsfarten spiller i den almindelige Verdenshusholdning, og den Vexelvirkning, der finder Sted mellem den og de øvrige Grene af det menneskelige Arbeide, frembyder dette Studium ogsaa bortseet fra vort Lands eiendommelige Forhold en flersidig statsøkonomisk Interesse.

Jeg skal i det følgende søge at give nogle Bidrag til Belysningen af nævnte Gjenstand med særligt Hensyn til den norske Skibsfart.

### § 2. Skibsfartens historiske Udvikling.

Den første Oprindelse til Vandtransporten er efter al Sandsynlighed at søge i Benyttelsen af flydende Træstammer og

deraf dannede Flaader. De første Baade gjordes rimeligvis af store Træstammer der udhuledes ved Ild; dernæst lærte man at forfærdige Baade ved Hjælp af udspilede Skind[1]). Ægypterne anvendte paa Nilen forholdsvis store Transportbaade, der kunde føre en Ladning af indtil 250 Tons Vægt[2]); de ældste af disse, der antages at skrive sig fra Midten af det 3die Aartusinde før Chr., skal have havt adskillig Lighed med de nuværende paa Elben og Oder benyttede Fragtbaade («Kähne»). Her finder man ogsaa det første Spor af Seil. Den ægyptiske Skibsfart bestod dog vistnok saagodtsom udelukkende af Flodfart paa Nilen. Den egentlige Søskibsfart begyndte først med Phønizierne, der skulle have drevet Søfart ved den persiske Bugt, forinden de tog Bolig i det Land, hvor de siden udviklede sig til Oldtidens første søfarende Nation. Fra nu af blev Søfarten ikke længer indskrænket til de nærmeste Kyster, men udvidede sig til fjerne Lande som Spanien, England og maaske endnu videre. Phøniziernes Fremtræden betegner saaledes en betydningsfuld Epoke i Skibsfartens saavelsom i Handelens Historie, og deres store Stæder, navnlig Tyrus og Sidon, hævede sig til Verdensmarkeder, hvis Handel sysselsatte forskjellige Nationers Fartøier og omfattede Produkter fra næsten alle Lande i den da bekjendte Verden. Karthagenienserne, Grækerne og Romerne have derimod ikke fremmet Skibsfartens tekniske Udvikling i nogen væsentlig Grad; navnlig have Romerne i denne Henseende neppe udrettet synderligt, uagtet deres Verdensherredømme i andre Henseender maatte frembyde gunstige Betingelser for Udviklingen af Søhandelen mellem de under en Styrelse forenede Lande.

Som de vigtigste Eiendommeligheder, der adskille Oldtidens Skibsfart fra den senere Tids, maa navnlig fremhæves, at de gamle Folk, skjønt bekjendte med Seilets Brug, dog ofte dreve Fartøierne frem ved Hjælp af Aarer, idet ikke alene Krigsskibe, men ogsaa Handelsfartøier delvis bleve roede. Hvorvidt de forstode at krydse mod Vinden, tør være tvivlsomt; men i ethvert Fald kunde der ikke blive megen Anvendelse derfor, da de saagodtsom altid seilede langs Kysterne. De ankrede i Regelen, naar Mørket faldt paa. Paa Grund af førstnævnte Omstændighed maatte Skibene bruge et forholdsvis talrigt Mand-

---

[1]) Af disse Baade har man fundet talrige assyriske Afbildninger. (Lindsay: History of Merchant Shipping I. xxiv.) [2]) R. Werner. Atlas des Seewesens.

skab, hvilket igjen i Forbindelse med den langsomme Seilads samt Fartøiernes Ufuldkommenhed, maatte gjøre Transporten meget kostbar.

Medens Skibsfarten efter det vestromerske Riges Undergang under den ved Folkevandringen foraarsagede Forstyrrelse af Produktionsforholdene og særlig af Handelssamkvemmet mere og mere forfaldt, begyndte de nordiske Søfolk at drive en udstrakt Søfart, der vistnok for en væsentlig Del var forenet med Sørøveri, men som alligevel har sin Betydning for Skibsfarten ved den Sømandsdygtighed, som derved udvikledes. I de sydlige Farvande hævede efterhaanden de italienske Republiker, navnlig Venedig og Genua, sin Skibsfart til en betydelig Høide. Fra Begyndelsen af det 14de Aarhundrede begyndte Brugen af Kompasset at blive almindelig. Dette vigtige Instrument, hvis Opfindelse før er bleven tilskrevet Flavio Gioja fra Amalfi i Aaret 1307, men som i nordlige Farvande har været i Brug allerede omkring Aar 1100[1]), betegner en ny Epoke i Skibsfartens Udvikling, idet denne fra nu af mere og mere gik over fra Kystfart til Søfart over de store Have. Fra Slutningen af det 15de Aarhundrede fik Skibsfarten og Søhandelen en hel ny Karakter ved Opdagelsen af Søveien til Amerika (12 Oktober 1492) og til Indien (26 Aug. 1498)[2]). Fra den Tid af daterer sig Oceanfarten og de mange Forbedringer i Skibsbygnings- og Navigationskunsten, som den saa betydelige Udvidelse af Feltet for Skibsfarten gav Stødet til. Portugiserne, Hollænderne og Englænderne have i saa Henseende ydet de største Bidrag til Skibsfartens tekniske Udvikling.

Som karakteristisk for Skibsfartsforholdene i den senere Del af Middelalderen og tildels ogsaa et Stykke ud i den nyere Tid kan mærkes, at Ladningseieren i Regelen fulgte med Fartøiet, saa at Ladningen var under hans Varetægt. Ofte fulgte saaledes flere Kjøbmænd med Skibet, og Skibsføreren raadførte

---

[1]) Cfr. Lindsay I, 233, samt Mac Cullochs Dictionary of Commerce and Navigation. [2]) Allerede flere Aarhundreder tidligere var vistnok Amerikas Fastland bleven opdaget af Nordmænd, der seilede ud fra Island, ligesom det ogsaa antages, at Phøniziere omtrent 600 Aar f. Chr. have seilet rundt Afrikas Sydspidse fra det røde Hav til Middelhavet. Men ingen af disse Opdagelser blev af nogen Frugt for Verdenshandelen, uden forsaavidt Beretningerne derom vistnok tør have bidraget til at støtte de paa Columbus's og Vasco di Gamas Tider gjængse, skjønt af mange forkastede, Traditioner om, at der existerede en Søvei til Indien og det dengang for Indien antagne Amerika.

sig med dem om Fartøiets Seilads, f. Ex. naar der var Spørgsmaal om der skulde minskes Seil paa Grund af ugunstigt Veir eller om at forandre Kurs for at undgaa Sørøveri o. s. v.[1]). En anden Eiendommelighed bestod deri, at de Fartøier, der vare bestemte til samme Sted, navnlig naar dette var fjernt, samlede sig til bestemte Tider, f. Ex. en eller to Gange om Aaret, saa at da hele Flaader kunde drage ud paa en Gang. Ligeledes, naar Hjemreisen skulde finde Sted, ventede gjerne Fartøierne paa hinanden for saameget som muligt at holde sammen. Dette Træk, der forøvrigt ogsaa forekommer meget almindeligt ved Oldtidens Skibsfart, har visthok for en væsentlig Del sin Grund i Søfartens Utryghed, men staar maaske ogsaa i Forbindelse dermed, at Handelsomsætningen i ældre Tider i langt høiere Grad end nu fandt Sted til visse regelmæssigt tilbagevendende Tider, navnlig ved Messer og Markeder.

Fra Begyndelsen af det 16de til Slutningen af det 18de Aarhundrede gik Skibsfarten stadig fremad, Handelsforbindelsen mellem de europæiske Lande saavelsom mellem disse og de fjerne Verdensdele udvikledes mere og mere, og flere og flere søfarende Nationer, deriblandt ogsaa de nordiske, begyndte at tage en mere aktiv Del i Skibsfarten. Dennes frie Udvikling hemmedes imidlertid ved de prohibitive Bestemmelser, der i de fleste Lande, efter Exemplet af den engelske Navigationsakt af 1660, vedtoges for at begunstige den nationale Skibsfart i Modsætning til den fremmede. Ved de Tider var Hollænderne Verdens første søfarende Nation og alle andre langt overlegne, men efterhaanden vandt Englænderne mere og mere ind paa dem og overfløiede dem tilsidst aldeles.

De første Spor til Dampens Anvendelse til Fremdrift af Fartøier kan føres tilbage ligetil omkring Aaret 1700[2]), da Tyskeren Papin reiste med en liden Baad med Skovlhjul paa Floden Fulda fra Kassel til Münden, omtrent 2 norske Mil. I Løbet af hele det 18de Aarhundrede arbeidede flere, navnlig Franskmænd og Englændere, paa at gjøre Opfindelsen praktisk, men dette kan først siges at være lykkedes Amerikaneren Robert Fulton, som i Aaret 1807 foretog sin første Prøvetur paa Hudsonfloden ved Newyork. Denne Opfindelse, der efterhaanden har frembragt en hel Omvæltning i Skibsfarten, udbredte sig nu mere og mere, navnlig efterat Newyorkerdamp-

---

[1]) Lindsay 1, 502. [2]) Lindsay angiver 1697 eller 1705; i Opfindelsernes Bog anføres Forsøget at have fundet Sted 1707.

skibet Savannah i Aaret 1819 praktisk havde bevist Muligheden af at komme over Oceanet ved Dampens Hjælp. Samtidig gjordes ogsaa mange Forbedringer i Henseende til Seilskibenes Konstruktion, navnlig af Amerikanerne, der først byggede de store hurtigseilende Skibe, der ere bekjendte under Navnet Klippere, og ved forbedret Indretning af Rig samt ved Anvendelsen af større Skibe har gjort det muligt at udføre Søtransporten med et forholdsvis betydeligt mindre Mandskab end tidligere. Som vigtige Momenter i den senere Tids Skibsfartshistorie skal i nærværende kursoriske Oversigt endnu nævnes: Ophævelsen af den engelske Navigationsakt[1]) samt af mange andre Indskrænkninger og Byrder, der i forskjellige Lande hvilede paa fremmede Nationers Skibsfart; Oprettelsen og den tiltagende Udvidelse af de regelmæssige Dampskibslinier; Amerikaneren Maurys Undersøgelser angaaende de fordelagtigste Seilingsruter, og i det hele Meteorologiens Fremskridt og Anvendelse i Skibsfartens Tjeneste; Forbedringer af Fyrvæsen og Havnevæsen, Anlæg af Dokker, samt Aabningen af Suezkanalen. Det mest fremtrædende Træk i vor Tids Skibsfart er den stigende Konkurrence mellem Seil- og Dampskibe, af hvilke de sidste i mange Router saagodtsom ganske have fortrængt Seilskibene, medens dog disse i andre Router hævde sin Plads og i det hele ikke kunne siges at være i synderlig Tilbagegang, om de end paa Grund af Dampskibsfartens overordentlige Opsving relativt ere gaaede meget tilbage. I Henseende til Dampskibsfartens Udvikling kan i senere Tid intet Folk sammenlignes med det engelske, hvad enten man tager Hensyn til Skibsfartens kvantitative Størrelse eller til de Opfindelser og Forbedringer, der paa dette Omraade ere blevne iværksatte. Særskilt gjælder dette de oceangaaende Dampskibe, medens Amerikanerne hævde den første Rang i Henseende til Dampskibsfarten paa Kanaler og Indsøer. Hvad Seilskibsfarten angaar, er næst efter den engelske og amerikanske den norske af størst Betydning, derefter deu italienske, tyske og franske; den fordums saa betydelige og endnu til den seneste Tid anseelige hollandske Skibsfart har derimod i længere Tid gaaet stadig tilbage.

### § 3. Skibsfartens forskjellige Udviklingsstadier. Større Skibsrederier.

De fleste af de Udviklingsstadier, som Skibsfarten fra de ældste Tider og indtil vore Dage har gjennemgaaet, fra den

[1]) Fra 1 Januar 1850.

simple Flaade og Kano til det komplicerede og paa den mekaniske Kunsts Høide staaende, kostbare Oceandampskib, gjenfinde vi i Nutiden, naar man betragter Skibsfartens og Vandtransportens forskjellige Former i de forskjellige Egne af Jorden og under de forskjellige økonomiske Forhold. Der er endnu barbariske Folkestammer, hvis Kanoer kun ere lidet fuldkomnere end de første Baade, der brugtes i den fjerne Oldtid. De kinesiske Djunker, der for Tiden bruges i Kystfart og Flodfart, skulle ved sin Konstruktion og Form i høi Grad minde om mange af de egyptiske Fartøier, der i Oldtiden vare sysselsatte paa Nilen[1]), medens andre af de gamle ægyptiske Fartøier, som allerede ovenfor nævnt, minde om de nuværende Elb- og Oderbaade. Men ogsaa i selvsamme Land er Vandtransportens forskjellige Udviklingsstadier samtidigen repræsenterede, idet de oprindelige Former ikke ere blevne ganske fortrængte af de nyere, men alene blevne henviste til mere begrændsede Omraader, hvor Transportens Billighed eller andre Forhold komme i Betragtning. Flødning, Flaadetransport og Baadtransport spille saaledes ogsaa i Nutiden en meget vigtig Rolle i de mest fremskredne Lande, hvor Vandkommunikationens fuldkomneste Transportmiddel, Dampskibet, i stor Udstrækning anvendes.

I Forbindelse med Transportmidlets forskjellige Art staar en stor Forskjellighed i Henseende til de Driftsformer, hvorunder Vandveitransporten fremtræder.

Ved Baadfarten er det saaledes almindeligt, at Transporten udføres af Transportredskabets Eier for eget Behov, nemlig dels i Produktionsøiemed, f. Ex. for at afhænde Varer, dels i Forbrugsøiemed, f. Ex. for at hente Varer hjem, eller under Reiser o. s. v. Et mere udviklet Stadium af Arbeidsdeling er repræsenteret ved de Tilfælde, at Baadeieren befordrer Personer eller Varer for andre end sig selv, hvilket er Tilfældet med Sundmænd, Fragtemænd, Baadmænd o. s. v. Er Transporten af noget større Omfang, tages leiede Folk til Hjælp, saasom ved mere befærdede Sundsteder eller i Søhavne, og i Forbindelse hermed staar gjerne Forøgelse af Fartøiernes Størrelse, idet Fragtbaadene gaa over til Fragtskuder, Jægter o. s. v., eller ogsaa af det Antal Baade, som tilhører en enkelt Eier, Et Trin videre, og Eiendomsforholdet eller Rederiforretningen udsondrer sig fra Transportarbeidet, hvilket gjerne i en desto høiere Grad er Tilfældet, jo mere Kapital Fartøiet repræsenterer.

---

[1]) Lindsay I, 131.

Udfordres en stor Kapital, bliver Eiendomsretten derhos ofte udstykket i flere Parter eller Aktier. Dette er forøvringt ikke at forstaa saaledes, at Forholdet udvikler sig regelmæssigt og trinvis, saa at jo større Virksomheden er, desto større Deling; meget mere forekommer der ikke sjeldent Tilfælde, hvor en enkelt Mand eier flere større Skibe, medens mindre Fartøier kunne være udstykkede i flere Smaaparter. Det sidste er karakteristisk for det norske Skibsrederi, hvor et Fartøi i Regelen har flere Eiere, der ved Siden af sin Part i det enkelte Fartøi, dels kunne have Part i andre Fartøier, dels hente sit Hovederhverv fra andre Næringsveie, fornemmelig Handelsvirksomhed, men i de egentlige Skibsfartsdistrikter ikke sjeldent Haandværksdrift, Jordbrug eller andre Virksomheder. Større Skibsrederi forekommer derimod hos os forholdsvis sjeldent, naar Hensyn tages til Handelsflaadens betydelige Størrelse; det største drives vistnok af et Firma i Arendal, der efter Skatteligningen for 1875 skulde eie Skibe til en samlet Værdi af 1,128,000 Kroner (= ca. 7,000 Registertons).

I Tidskriftet «Hansa»*) nævnes som det største kontinentale Rederi Firmaet Wätjen & Co. i Bremen, der i 1876 eiede en Flaade af 40 Seilskibe med en samlet Drægtighed af 34,714 Registerstons, antagelig repræsenterende en Værdi af mindst 6 Millioner Kroner**).

Saa betydelige Summer det end her dreier sig om, stilles dog Seilskibsrederierne forsaavidt ganske i Skyggen af de store Dampskibsrederier- og aktieselskaber. Efter Lindsay og andre Kilder meddeles nedenfor en Opgave over de største af disse Rederier:

| Rederiets Navn. | Antal Dampskibe. | Registertons Brutto. | Registertons Netto. | Antal Hestekræfter. |
|---|---|---|---|---|
| Cunard Company (1875)[1] . | 49 | 90,372 | 56,329 | 14,577 |
| Inman Company (Januar 1875) . . . . . . . . | 16 | 43,955 | 29,398 | 6,760 |
| Allan Line: Transatlantic Fleet (Januar 1875) . . | 23 | 54,619 | 33,317 | 8,350 |

*) 1876, 147. **) Regner man nemlig samme Værdi pr. Reg. Ton, som for de udenfor Trælastfarten sysselsatte norske Fartøier ɔ: ca. 180 Kr. pr. Reg. T. fremkommer et samlet Beløb af noget over 6 Millioner Kroner.

| Rederiets Navn. | Antal Dampskibe. | Registertons Brutto. | Registertons Netto. | Antal Hestekræfter. |
|---|---|---|---|---|
| Anchor Line (Januar 1875) | 32 | 71,328 | 47,474 | 15,417 |
| Pacific Steam Company (Januar 1875) . . . . . | 54 | 119,870 | — | 21,395 |
| Royal Mail Westindia Steam Packet Company (Januar 1875) . . . . . . . . | 23 | 51,076 | — | 9,350 |
| Peninsular and Oriental Steam Navig. Company (Januar 1875) . . . . . . . . | 63[1]) | 123,270 | — | 22,555 |
| Messageries Maritimes (1871) | — | 137,335 | — | 20,885 |
| Do. (1875) | — | 175,000 | — | — |
| Norddeutsche Lloyd i Bremen 1873) . . . . . . . | 15 | 42,568[3]) | — | — |
| Det Hamburg — Amerikanske Paketfart Aktieselskab (1873) . . . . . . . . | 14 | 34,723[4]) | — | — |

For at vise, i hvilken storartet Maalestok enkelte af disse Dampskibsforetagender drives, skal jeg exempelvis nævne, at Peninsular and Oriental Company ifølge Lindsay i 1874 havde en Kapital af 2,700,000 Lstr. og at den samlede Kapital efter Direktionens Forslag skulde bringes op til 4,300,000 Lstr. = 78 Millioner Kroner, deraf 67 Mill. indbetalt; Aktieeiernes Antal var 2,000. Dets Bruttoindtægter var i 1874: 2,187,000 Lstr.; dets Udgifter til Kul alene over 525,000 Lstr. 170 Seilskibe sysselsættes aarlig ved Forsyningen af dets Kulbeholdninger paa de forskjellige Stationer. Dets Dampskibe underholde en regelmæssig Kommunikationslinie, der udgaaende fra England, først gaar til Gibraltar, derefter gjennem Middelhavet, med Sidelinier til Venedig og Brindisi, gjennem Suezkanalen til Bombay og Point de Galle, hvorfra der udgaar forskjellige Grene, en til Madras og Calcutta, en anden til Melbourne, en tredie til Singapore, Honkong, forskjellige andre kinesiske Steder og ligetil Jokohama, hvor denne Linies Dampere møde de, der komme fra Amerika.

---

[1]) Beskjæftiger regelmæssig 6,000 Søfolk. Lindsay IV 289. [2]) Foruden 3 Kulfartøier uden Damp. (4,417 R. Tons). [3]) Bogført Værdi 15¼ Mill. Mark. [4]) Bogført Værdi 18 Millioner Mark.

Ved den indbyrdes Forbindelse, hvori disse Linier staa til hverandre samt til fremmede Selskabers Linier, opstaar der en vidt forgrenet stadig Kommunikationsforbindelse, der har meget tilfælles med et Jernbanesystem med dets Hoved- og Bilinier.

Med alt dette kunne disse Dampskibsselskaber dog ikke paa langt nær maale sig med de større Jernbanekompagnier. Saaledes havde «London and North Western» Jernbanekompagniet i 1866 en indbetalt Kapital af 53,016,000 Lstr. = (954 Mill. Kroner), medens 8 andre engelske og skotske Jernbanekompagnier havde en indbetalt Kapital af mellem 20 og 50 Mill. Lstr. (Mac Cullochs Dictionary of Commerce).

I Frankrig, hvor Jernbanerne ere concederede til 6 store Kompagnier, repræsenterede det største af disse, nemlig «Paris—Lyon—Méditerranée», for de i 1863 concederede Linier (5,817 Kilom.) en Kapital i Obligationer og Aktier af 2,314 Mill. fr. (1,666 Millioner Kroner). Af disse Linier var ved Udgangen af 1865 i Drift 3,198 Kilometer, hvilke saaledes skulde svare til en Kapital af ca. 916 Mill. Kroner. (Efter Iacquemin: De l'exploitation des chemins de fer). Senere er Concessionen bleven udvidet til 6,243 Kilomenter.

Som en Mærkelighed ved de store engelske Dampskibsforetagender fortjener at fremhæves, at flere af dem skylde enkelte Mænds Energi sin Oprindelse og endnu i sit nuværende storartede Omfang ere paa ganske faa Hænder. Cunard Company bestaar saaledes blot af 3 Redere og Inman Company's, Allan Line's og White Star's Forretninger tælle ligeledes ganske faa Deltagere. Saavel disse som de store Aktieselskaber have fra en forholdsvis mindre, men i og for sig dog anseelig Begyndelse, efterhaanden udvidet sig. Saaledes gik det ovenfor nævnte Peninsular and Oriental Company's Skibe i Begyndelsen ikke længere end til Gibraltar.

Det største enkelte Skib er, som bekjendt, Dampskibet Great Eastern, hvis Bygning blev paabegyndt den 1ste Mai 1854 og som efter endel Uheld endelig kom paa Vandet i Themsen den 31te Januar 1858. Dets Drægtighed er 22,500 Tons Brutto og ca. 13,000 Tons Netto. Det skal være et udmærket Stykke Arbeide i teknisk Henseende, men et stort økonomisk Misgreb. I Foraaret 1870 beregnedes Tabet for de forskjellige Aktieselskaber, der efter hinanden overtoge dette «enfant terrible», til 1,000,000 Lstr.[1]). Foruden enkelte Rei-

[1]) Lindsay IV 540.

ser mellem England og Amerika med Tropper og Passagerer har det indtil 1874 væsentlig alene været benyttet til Nedlægning af endel større Telegrafkabeler, deriblandt den første mellem Irland og Amerika Sommeren 1865, men selv denne Sysselsættelse har ikke været lønnende.

Overhovedet beror den hensigtsmæssige Form for Skibsfarten og særlig den større eller mindre Maalestok, hvori den bør drives eller faktisk bliver drevet, paa mange forskjellige Omstændigheder, af hvilke de vigtigste turde være Transportmassernes Størrelse og mere eller mindre regelmæssige Tilgang, samt Farvandenes Beskaffenhed, men hvorved ogsaa det enkelte Samfunds økonomiske og sociale Forhold samt de enkelte Personers Individualitet kommer i væsentlig Betragtning. Det gjælder nemlig her, som paa de fleste økonomiske Felter, at storartede Forretninger, som under meget udviklede Forholde og i kapitalstærke Lande viser sig lønnende, kunne vise meget uheldige Resultater under andre Forholde og i andre Lande, hvor den særegne Erfaring og Dygtighed, der skal til for at styre de storartede Foretagender, i mindre Grad er tilstede. Ogsaa indenfor det samme Land gjentager det sig ofte, at den Driftsform, der er lønnende for nogle, ikke ere det for andre. Det er derfor heldigt, at store og smaa Forretninger bestaa ved Siden af hinanden, idet de forskjellige Personers eiendommelige Anlæg og Begavelse derved mere kunne komme til sin Ret. Vi skulle forøvrigt senere hen nærmere undersøge Betingelserne for de større og de mindre Skibes relative Fordelagtighed.

### § 4. Skibsfartens Omfang. — De derved sysselsatte Personer. — Handelsflaadernes Størrelse. — Transportmasserne.

Til Oplysning om Beskaffenheden af det Arbeide, som Vandtransporten direkte og indirekte sysselsætter, samt dette Arbeides forskjellige Former og Forgreninger hidsættes nedenfor en Fortegnelse[1]) over de hidhørende i Norge forekommende Livsstillinger, hvorved forøvrigt bemærkes, at Grændsen mellem de forskjellige Kategorier ikke altid er skarp.

---

[1]) Væsentlig bygget paa en i Anledning af Folketællingen i 1875 i det statistiske Centralbureau udarbeidet Opgave,

I. **Livsstillinger, hvor Arbeidet direkte gaar ud paa Transport til Vands eller staar i umiddelbar Forbindelse dermed.**

a. Selvstændige Næringsdrivende:
Skibsredere, Dampskibsredere (do. Selskaber), Jægteeiere, Fragtemænd, Sundmænd, Færgemænd, Baadmænd, Baadførere, Kjendtmænd, — Dampskibsrestauratører (forsaavidt Forretningen drives for egen Regning).

b. Private Betjente:
Skibsførere eller Skippere, Dampskibsførere, Jægteførere eller Jægteskippere, Styrmænd, Dampskibsmaskinister — Kontorbetjente hos Skibsredere — Flødningsdirektør, do.-inspektør, do.-formand.

c. Embedsmænd[1]):
Overlodse.

d. Bestillingsmænd[1]):
Lodsoldermænd, Lodse.

e. Arbeidere:
Matroser, (Sømænd), Baadsmænd, Jungmænd, Skibstømmermænd (ɔ: forsaavidt de fare tilsøs), Fyrbødere (ligesaa), Skibskokke, Dampskibstjenere- og -opvartersker, Kahytsgutter, — Lodsgutter, — Tømmerflødere, («Opsættere» og «Nedsættere»), Fløtmænd, Lændsearbeidere.

II. **Livsstillinger, hvor Arbeidet gaar ud paa at istandbringe eller vedligeholde Transportmidlet eller Transportveien.**

a. Selvstændige Næringsdrivende.
Skibsbyggere, (Skibsbygmestere, Værftseiere), Baadbyggere, Seilmagere, tildels Rebslagere.

b. Private Betjente:
Kontorbetjente og Formænd hos ovennævnte.

c. Embedsmænd:
Kanalinspektør, Fyrdirektør, Havnedirektør,

---

[1]) De sømilitære vedkomme os ikke her.

d. Bestillingsmænd:
Kanalinspektør, Fyrforvalter, Fyrvogter, Fyrassistenter, Havnefoged, Havneingeniør, Havneassistent, Havnebetjent, Mudderinspektør.

e. Arbeidere:
Kanalarbeidere, Fyrdrenge, Havnearbeidere, Seilmagerarbeidere, Skibsriggere, Skibstømmermænd ved Værfter, Arbeidere ved Skibskraner, Skibssmede.

III. Livsstillinger, der iøvrigt staa i Forbindelse med Vandtransport.

a) Skibsassurandører, (Søassuranceforeninger og do. -selskaber) Skibsmæglere, Skibshandlere, Dampskibsexpeditører, Dykkerentreprenører (Dykkerkompagnier). I andre Lande: Boardingsmastere, Hyrebaser.
b) Forretningsbestyrere, Kontorbetjente og Formænd hos ovennævnte.
c) Consuler, Indrulleringschefer [1])
d) Indrulleringsbetjente, Navigationslærere.
e) Bryggearbeidere, Bryggesjouere, Stuvere (i andre Lande: Dokarbeidere).

Ved at gjennemgaa ovenstaaende Fortegnelse, der forøvrigt ikke er udtømmende, vil man faa nogen Forestilling om heromhandlede Transportvirksomheds Omfang og de mange Slags Interesser, der knytte sig til samme.

Enhver, der har seet den Virksomhed og Rørelse, der gaar for sig i en nogenlunde betydelig Søstad, hvor Skibe af alle Slags og af forskjellige Nationer komme og gaa, og hvor der paa Bryggerne er fuldt af Arbeidere beskjæftigede med at losse og lade, maa ogsaa have modtaget et levende Indtryk af, at man her staar ligeoverfor en stor og betydningsfuld Virksomhed

Dette fremgaar ogsaa noksom af de statistiske Opgaver over Handelsflaadernes Størrelse og de ved Skibsfarten beskjæftigede Søfolk, der for Europas og Amerikas Vedkommende overstiger 1 Million, fordelte paa mere end 100,000 Handelsfartøier med en samlet Lasteevne af henved 20 Millioner Registertons [2])

[1]) Disse vedkomme os her, forsaavidt Indrulleringskontorerne tillige ere Forhyringskontorer. [2]) Paa 1 Registerton, der er et Kubikmaal, kan i Almindelighed lastes $1\frac{1}{2}$ Tons tunge Varer.

Nogen fuldstændig og paalidelig Opgave over de forskjellige Landes Handelsflaade og deres Bemanding kan for Tiden ikke skaffes tilveie. De af det belgiske Bureau Veritas herover offentliggjorte og oftere til internationale Sammenligninger benyttede Opgaver ere nemlig, hvad Antallet af Fartøier angaar, ufuldstændige, idet de overhovedet alene omfatte de i den internationale Skibsfart samt i den større Kystfart beskjæftigede Fartøier, uden at det kan erfares, at nogen bestemt Grændse er draget mellem de medtagne og de ikke medtagne Fartøier. Hvad derimod de sammesteds meddelte Oplysninger om Fartøiernes Læstedrægtighed angaar, da er der bl. a. den Mangel ved dem, at den opgivne Tonnage ikke for alle Lande er bleven reduceret til den samme Tonnage-Enhed.[1]) I det hele har jeg ved at sammenholde disse Opgaver med de officielle Tabeller bragt i Erfaring, at Tonnagen gjennemgaaende er noget for høit anført i Forhold til det medtagne Antal Fartøier. Men ogsaa de officielle Opgaver kunne vanskelig benyttes, da Grændsen for de til Handelsflaaderne medregnede Fartøier i de forskjellige Lande snart er bleven sat lavere og snart høiere. En paalidelig Sammenstillen af Antallet kan derfor alene gjøres efter en Specialundersøgelse, som jeg ikke for nærværende har Anledning til at gjøre.[2]) De officielle Opgaver antages imidlertid, hvad Læstedrægtigheden angaar, at være nogenlunde brugbare, da Indflydelsen af de uensartede Regler her bliver mindre. Angivet i Registertons efter den engelske Maaling, men med Anvendelse af den tyske Regel i Henseende til Beregningen af Dampfartøiernes Nettodrægtighed[1]) repræsenterede de forskjellige Landes Handelsflaader ved Udgangen af 1873 den nedenfor anførte Laste- og Transportevne.

---

[1]) Cfr. Statistique Internationale: Navigation Maritime. I. Iaugeavge des Naires. [2]) Samme Bemærkning gjælder Opgaven over Handelsflaadenes Bemanding, idet denne Størrelse bliver meget forskjellig, eftersom et større eller mindre Antal Smaafartøier eller Fiskerfartøier medregnes.

| Lande. | Antal Seilskibe. | Antal Dampskibe. | Skibenes Bemanding. |
|---|---|---|---|
| Storbritanien og Irland . . . | 21.021 | 3.852 | 246.531 |
| Britiske Besiddelser . . . . | 11.209 | 743 | 84.318 |
| Danmark . . . . . . . . . | 2.723 | 123 | — |
| Norge . . . . . . . . . . | 7.248 | 199 | 56.147 |
| Sverige[2]) . . . . . . . . | 3.335 | 565 | 21.634 |
| Finland[3]) (Fart. over 10 Læster) | 1.689 | 97 | 10.603 |
| Rusland[4]) . . . . . . . . | 3.089 | 158 | — |
| Tyskland (Fart. over 20 Tons) | 4.242 | 253 | 41.396 |
| Holland . . . . . . . . . | 1.731 | 73 | — |
| Belgien . . . . . . . . . | 41 | 28 | — |
| Frankrige[5]) . . . . . . . | 5.487 | 516 | 34.501 |
| Portugal[6]) . . . . . . . | ? | ? | — |
| Spanien[6]) . . . . . . . | ? | ? | — |
| Italien . . . . . . . . . | 8.079 | 133 | — |
| Østerrige . . . . . . . . . | 1.765 | 95 | 11.284 |
| Grækenland[7]) . . . . . . . | 6.123 | 12 | 25.178 |
| Tyrkiet og Ægypten[6]) . . . | ? | ? | — |
| De forenede Stater:[8]) | | | |
| a) Søgaaende Skibe . . . . . . . . | 15.635 | 2.254 | — |
| b) Indsø- og Flodskibe . . . . . . . | 1.591 | 1.704 | — |
| | 17.226 | 3.958 | — |
| Centralamerika[6]) . . . . . | — | — | — |
| Sydamerika[6]) . . . . . . . | — | — | — |
| Tilsammen | — | — | — |

[1]) Se herom de senere hen i denne Afhandling meddelte Oplysninger. [2]) Indsø- og Kanalfartøier ere medregnede. [3]) Opgaven gjælder Udg. af 1872. [4]) Udg. af 1859. [5]) Til den franske Handelsflaade regnes i de officielle Opgaver desuden 9.556 Fiskerfartøier, drægtig 132.000 Tons og med en Bemanding af 54.040 Mand. [6]) Efter de af Mr. Ieula i Journal of the Stat. Society for 1876 S. 81 meddelte Opgaver, idet dog den opgivne Tonnage er bleven reduceret i Overensstemmelse med de om For.

| Skibenes Lasteevne i Tusinder af Tons. Seilskibe. | Dampskibe. | Dampskibenes Transportevne regnet lig det 4-dobbelte af Seilskibenes.[1]) | Ialt Transportevne i Tusinder af beregnede Reg. Tons. |
|---|---|---|---|
| 4.025 | 1.917 | 7.668 | 11.693 |
| 1.444 | 128 | 512 | 1.956 |
| 185 | 31 | 124 | 309 |
| 1.189 | 42 | 168 | 1.357 |
| 368 | 74 | 296 | 664 |
| 256 | 7 | 28 | 284 |
| 234 | 52 | 208 | 442 |
| 866 | 168 | 672 | 1.538 |
| 394 | 47 | 188 | 582 |
| 16 | 25 | 100 | 116 |
| 689 | 235 | 940 | 1.629 |
| 84 | 12 | 48 | 132 |
| 535 | 121 | 484 | 1.019 |
| 988 | 58 | 232 | 1.220 |
| 210 | 53 | 212 | 422 |
| 414 | 7 | 28 | 442 |
| 43 | 21 | 84 | 127 |
| 1.852 | 527 | 2.108 | 3.960 |
| 315 | 299 | 1.196 | 1.511 |
| 2.167 | 826 | 3.304 | 5.471 |
| 47 | 4 | 16 | 63 |
| 83 | 39 | 156 | 239 |
| 14.237 | 3.867 | 15.468 | 29.705 |

holdet mellem de vedkommende Landes Skibsmaal gjorte Erfaringer. [7]) Udg. af 1871. [8]) Opgaven gjælder Udg. af Juni 1874. Foruden de her opførte Skibe var der 10.789 uriggede Fartøier drægtige tilsammen 1.073.000 Tons, hvorved det samlede Antal Fartøier bliver 31.928 drægtige 4.595.900 amerikanske Tons = 4.066.000 Reg. Tons. En anden officiel Opgave angiver imidlertid Antallet til 32.486 og Drægtigheden til 4.800.000 Tons.

Foruden de i foranstaaende Tabel medtagne Fartøier er paa de europæiske Floder og Indsøer et meget betydeligt Antal Dampskibe og andre Fartøier beskjæftiget med Person og Varetransport, ligesom der paa Floderne og Kanalerne i Kina formelig skal vrimle af Djunker.

Jeg hidsætter i denne Forbindelse endnu følgende Opgave over Handelsflaadernes Væxt.

1. De europæiske og amerikanske[1]) Handelsflaaders Størrelse i Tusinder af Tons.

| Decbr. | Seilskibe | Dampskibe | Dampskibenes Transportevne regnet lig det 4-dobbelte af Seilskibene. | Samlet Transportevne i Tusinder af beregnede Reg. Tons. | Dampskibes Transportevne i Procenter af den hele. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1850[2]) | 9.092 | 279 | 1.116 | 10.208 | 11 % |
| 1860[2]) | 13.022 | 779 | 3.116 | 16.138 | 19 % |
| 1868[2]) | 13.657 | 1.593 | 6.372 | 20.029 | 32 % |
| 1870[2]) | 13.340 | 1.883 | 7.532 | 20.872 | 36 % |
| 1870[3]) | 13.500 | 2.050 | 8.200 | 21.700 | 38 % |
| 1873[3]) | 13.048 | 3.175 | 12.700 | 25.748 | 49 % |

2. Den britiske, skandinaviske, tyske, franske og hollandske Handelsflaades Størrelse.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1873 | 9.291 | 2.642 | 10.568 | 19.859 | 53 % |
| 1874 | 9.491 | 2.884 | 11.536 | 21.027 | 55 % |

Vi se altsaa, at Søtransporten i det samme Tidsrum, som er karakteristisk ved Jernbanetransportens overordentlige Udvikling, har været i en stadig og stærk Væxt; men at Seilskibsfarten siden 1868 i det hele har været i Aftagende, saa at den nu omtrentlig indtager samme Standpunkt som i 1860, medens den i 1850—1860 gik meget stærkt fremad. Denne Tilbagegang i Seilskibsfarten gjælder imidlertid ikke alle Natio-

[1]) ɔ: med Fradrag af Amerikas Flod- og Indsøfartøier. [2]) Efter de i mine «Statistiske Oplysninger vedkommende den norske Skibsfarts Økonomi» (1871) meddelte Opgaver. [3]) Efter senere Undersøgelser, hvorved navnlig for Dampskibenes Vedkommende nye Reduktionsfaktorer ere blevne benyttede, idet jeg ved de tidligere Opgaver har gaaet ud fra den engelske, ved de senere fra den tyske Registerton. Forsaavidt Opgaven for 1873 ikke stemmer med de paa foranstaaende Side meddelte, hidrører dette derfra, at der for Sammenligningens Skyld har maattet benyttes andre Opgaver, dernavnlig for den amerikanske Handelsflaade viser et meget forskjelligt Resultat.

ners Handelsflaader, idet navnlig den norske og den italienske viser en stærk Tilvæxt ogsaa i de senere Aar.

Af det foregaaende fremgaar, at den samlede Transportmasse har et overmaade betydeligt og derhos meget stærkt voxende Omfang. Den kan sammenlignes med et storartet System af større og mindre, i forskjellige Retninger flydende Strømme, der have sine Kilder i de mangfoldige spredte Arbeidssteder rundt om paa Jorden, hvorfra de samle sig først i mindre, saa i større Floder og Hovedstrømme. Fra de forskjellige Handelscentrer og navnlig fra de store Verdensmarkeder flyde de atter ud først i større, dernæst i mindre Grene, indtil de tilsidst gjennem Detailhandelens smaa Kanaler naa hen til de mange Hjem, Arbeidsfelter og andre Steder, hvor Produkterne forbruges. Ved Siden heraf tage andre, mindre Transportstrømme et mere direkte Løb fra Produktionsstederne til Forbrugsstederne.

Disse forskjellige større og mindre Strømme kunne snart svulme op, snart svinde ind, alt efter Konjunkturernes Gang; i enkelte Aar kan det hænde, at der over det hele indtræder, hvad man kalder en almindelig Stagnation i Omsætningerne, hvilket vil sige, at alle eller de fleste Strømme flyde mere langsomt eller med et ringere Indhold. Men Erfaring viser, at Hovedstrømmene og den samlede Bevægelse i i det hele stedse bliver mægtigere og mægtigere, eftersom Tiden skrider frem.

Den afvexlende Stigen og Falden i Omsætningerne er af stor Betydning for Transportvirksomheden og ikke mindst for Skibsfarten, der mere end de øvrige Transportarter, ja maaske mere end nogen anden Virksomhed, er underkastet den frie Konkurrences Love, idet Tilbud og Efterspørgsel her have et næsten uhindret Løb paa alle Farvande.

---

# Andet Afsnit.

## Om Transport i Almindelighed med særligt Hensyn til Skibsfarten.

## Første Kapitel: Aarsagerne til Transportvirksomheden.

### § 5. Aarsagerne til Persontransport.

De Aarsager, der fremkalde Persontransport, ere af en mangfoldig og broget Beskaffenhed. Mange Reiser foretages i Arbeidsøiemed enten til Steder, hvor man har Arbeide eller Forretninger at udføre, eller hvor man reiser hen for at søge Arbeide, saaledes i vort Land f. Ex. til Vei- og Jernbaneanlæg samt til de større Fiskerier, der til sine Tider fremkalde en ganske livlig Passagertrafik for Dampskibene. Beslægtede hermed ere de Reiser, der foretages i den Hensigt at bosætte sig paa fremmede Steder, Udflytninger og Udvandringer, af hvilke navnlig de sidste sysselsætte mange Skibe. Fremdeles er der et ikke ringe Antal Handelsreisende og andre Forretningsdrivende, der reise for at afsætte Produkter eller gjøre Indkjøb, samt en Del, der reiser for at uddanne sig i et eller andet Fag. En stor Mængde af de Reisende, saavel paa Jernbaner som paa Dampskibe, reise for at rekreere sig eller for at besøge Slægt og Venner. Reiser i religiøse og kirkelige Øiemed spille ogsaa en vis Rolle; i ældre Tider vare de af stor Betydning og ofte forbundne med Handelsøiemed; men ogsaa i nyere Tid er den derved foranledigede Transportvirksomhed ikke saa ringe, idet f. Ex. et betydeligt Antal Fartøier, deriblandt ogsaa norske, i visse Maaneder af Aaret sysselsættes ved Pillegrimsfarten til Mekka. Endelig kan ogsaa mærkes, at Troppetransporter i Krigstider midlertidig kan lægge Beslag paa et stort Antal Transportmidler, og derved øve en betydelig Indvirkning paa Fragterne, hvilket b. a. var Tilfældet under den orientalske Krig i Aarene 1853—54.

## § 6. Aarsagerne til Varetransport.

De forskjellige Aarsager til Varetransporten kunne fordetmeste alle henføres under den Hovedaarsag, at Varerne skulle forbruges eller benyttes paa andre Steder end der, hvor de forefindes eller ere blevne producerede. Dette hidrører igjen dels fra naturlige, dels fra historisk tilblevne økonomiske Forhold. I førstnævnte Henseende kommer det navnlig i Betragtning, at mange Forbrugsgjenstande dels alene forekomme paa enkelte Steder, dels forekomme rigeligere eller kunne frembringes med mindre Møie paa nogle Steder end paa andre. I hint Tilfælde er Transport en Nødvendighed, dersom man ikke vil opgive Brugen af Tingen, i dette medfører den en Arbeidsbesparelse, forsaavidt ikke selve Transportarbeidets Størrelse opveier Fordelen ved den rigeligere Forekomst. Som Exempler paa begge disse Tilfælde kan nævnes a) forskjellige Slags Metaller, Mineralier, Trævarer, Vildt, Fisk, tropiske Produkter, Vin, b) Kreaturer, Korn, Industriprodukter; men næsten altid gjælder det, at de samme Produkter, hvis Transport overhovedet alene er af relativ Betydning for deres Tilveiebringelse, for enkelte Egne er en absolut Betingelse derfor; saaledes Korntransport til de mange Steder, hvor ingen Kornavl kan foregaa. Den Indflydelse, som Naturforholdene udøve i Retning af at fremkalde Varetransport, er i høi Grad bleven forstærket ved den i alle økonomiske Forhold dybt indgribende Arbeidsdeling, hvorved flere og flere Produktionsgrene ere blevne udsondrede og fordelte mellem de forskjellige Individer og Folkeslag, af hvilke de enkelte have overtaget et særskilt Arbeide eller visse særskilte Arbeider som sin mere eller mindre overveiende Beskjæftigelse.

Den relative Overflod og Mangel paa de forskjellige Slags Produkter, der saaledes er en Følge dels af Naturforholdene, dels af Arbeidsdelingen, giver først Anledning til Tuskhandel, dernæst til Kjøb og Salg, og faar ved den almindelige Handelsomsætning sit Udtryk i relativt lave og høie Priser paa de forskjellige Steder. Prisforskjellen virker som en Kraft, der trækker Varerne fra de Steder, hvor de ere billige, til de Steder, hvor de ere dyre. Jo større Prisforskjellen er, desto stærkere virker Kraften, desto større Hindringer kan den overvinde.

Ved Siden af den Varetransport, der har sin Grund i Handelsomsætningen, foregaar der enkelte andre Transporter, der vistnok ikke paa langt nær kunne sammenlignes med hin,

men som alligevel i og for sig ikke ere uden Betydning. Dette gjælder navnlig Befordring af Breve, af Reiseeffekter tilhørende Emigranter og andre Reisende, af Krigsammunition, Proviant og andre Krigsfornødenheder, af Gjenstande bestemte til Industriudstillinger o. s. v.

Jeg har ovenfor nævnt Hovedbetingelsen for, at et eller andet Produkt kan egne sig til Transport, nemlig at det paa et Sted er i relativ Overflod, medens det paa et andet Sted mangler absolut eller relativt. Er Prisforskjellen mellem to Steder større end Transportomkostningerne, vil, under visse nærmere Betingelser, Kjøb og Salg komme istand, og man kan som almindelig Regel opstille, at et Produkt i desto høiere Grad egner sig til Transport, jo større Forskjel der existerer mellem Priserne paa de forskjellige Steder. Der er oftere bleven lært, at en Vares Skikkethed for Transport beror paa dens specifiske Værdi, idet man har sagt, at de i Forhold til Vægt dyrere Varer i Regelen taale en længere Transport end de billigere Varer, da Transportomkostningerne ved hine blive saa meget mindre i Forhold til Værdien. Men dette indeholder kun en halv Sandhed, og saavel den theoretiske som den erfaringsmæssige Betragtning[1]) viser, at hin Regel ikke holder Stik, men at Transporten beror paa, hvorledes Transportomkostningerne stille sig til Pris*forskjellen* (ikke Prisen).

Der er imidlertid, som antydet, *ogsaa andre* Omstændigheder, som her komme i Betragtning, idet Omsætningen har andre Hindringer at overvinde end de egentlige Transportomkostninger.

Mange Varer ere saaledes af den Beskaffenhed, at deres Brugsværdi forringes ved selve Transporten, hvorfor de navnlig ikke taale en længere Transport. Dette er f. Ex. Tilfældet med Kjød, Fisk o. a. friske Levnetsmidler. Andre Varer foranledige forholdsvis betydelige Opbevaringsudgifter, naar de ikke snart kunne afsættes; hertil kommer andre Handelsomkostninger (saasom Toldafgifter o. a.), der ikke virke lige paa de forskjellige Varer, samt andre Forhold, som vi dog ikke her kunne dvæle videre ved.

### § 7. De for Søfarten vigtigste Transportgjenstande.

Spørgsmaalet om, hvilke Produkter der ere af størst Betydning for Transportvirksomheden, beror ikke alene paa deres

---

[1]) Cfr. f. Ex. de store Transportgjenstande Stenkul, Trævarer o. s. v

Skikkethed for Transport, men paa dette Moment i Forbindelse med andre Faktorer, af hvilke de væsentligste ere 1) det Omfang, i hvilket de forskjellige Produkter ere Gjenstande for Forbrug og Omsætning, og 2) Størrelsen af den Transportmodstand, som skal overvindes for at bringe Varerne fra Produktionsstederne til Forbrugsstederne. Sidstnævnte Faktor beror igjen paa forskjellige Forhold, af hvilke de vigtigste ere Veiens Længde og Beskaffenhed, Varens Art samt det Arbeide, som dens Modtagelse og Aflevering udkræver. Det vil heraf sees, at de forskjellige Produkters Betydning for Transportvirksomheden ikke falder sammen med deres Betydning for Handelsomsætningen. For denne har Størrelsen af Transportmodstanden en negativ Betydning som en Hindring, der skal overvindes. Hertil kommer, at Maalestokken for Handelsomsætningens Omfang er at søge i Gjenstandenes Værdi, medens det ved Transportarbeidet kommer an paa deres Vægt eller Volum.

De for Transportvirksomheden i det hele og særlig for Søtransporten vigtigste Transportgjenstande ere fornemmelig Trævarer, Stenkul og Korn. Disse ere i denne Henseende Artikler af første Rang, og en Stigen eller Falden i deres Forbrug eller Omsætning udøver derfor en særdeles mærkbar Indflydelse paa Fragtprisernes Stilling. Som Artikler af anden Rang kan nævnes: Jern og Staal, Jernbaneskinner, Bomuld, Hamp og Lin, Uld, Salt, Sukker, Ertser, Petroleum, Guano, Huder, Manufakturvarer, Kaffe og andre Kolonialvarer.

Hvad særskilt den norske Skibsfart angaar, meddeles efter den officielle Statistik følgende Oplysninger om den i udenrigsk Fart af norske Seilskibe og Dampskibe ved de forskjellige Transportgjenstande i 1874 indvundne Bruttofragt:

| | Seilskibe. Kroner. | Dampskibe. Kroner. | Seilskibe. Procent. | Dampskibe. Procent. |
|---|---|---|---|---|
| Trælast . . . . . . . . . . . . . . | 54,578,000. | 254,000. | 55,6. | 3,5. |
| Fiskevarer, Tran, Rogn . . . . . . . . | 1,516,000. | 977,000. | 1,5. | 13,3. |
| Is . . . . . . . . . . . . . . | 1,516,000. | 94,000. | 1,5. | 1,3. |
| Kornvarer, Fedevarer, Lin, Hamp m. m. | 12,202,000. | 1,755,000. | 12,4. | 23,9. |
| Salt . . . . . . . . . . . . . . | 2,904,000. | 262,000. | 3,0. | 3,6. |
| Jern [1]) . . . . . . . . . . . . . | 352,000. | 21,000. | 0,4. | 0,3. |
| Kul . . . . . . . . . . . . . . | 6,978,000. | 859,000. | 7,1. | 11,7. |
| Malm, Nikkel, Svovl, Salpeter . . . . . | 264,000. | 277,000. | 0,3. | 3,8. |
| Bomuld . . . . . . . . . . . . . | 4,866,000. | 48,000. | 5,0. | 0,6. |
| Sukker, Kaffe, The, Tobak, Huder . . . | 2,692,000. | [2]) — | 2,7. | — |
| Petroleum, Olie, Nafta m. m. . . . . . . | 6,814,000. | — | 6,9. | — |
| Guano . . . . . . . . . . . . . | 321,000. | — | 0,3. | — |
| Forskjellige Transportgjenstande . . . . | 3,223,000. | 2,793,000. | 3,3. | 38,0. |
| Ialt | 98,226,000. | 7,340,000. | 100,0. | 100,0. |

[1]) Desuden modtages endel Jern sammen med Trælastladninger fra svenske Havne.

[2]) Medtaget under Rubriken «Forskjellige Transportgjenstande».

Over Halvdelon af den norske Handelsflaades Bruttoindtægter ved Skibsfarten paa Udlandet falder altsaa paa Trælastfragter og henved 1/8 paa Kornfragter. Ved den indenrigske Skibsfart spille Stykgodsfragter, Transport af Fiskevarer samt Passagertrafik en forholdsvis betydelig Rolle. Ved de øvrige Handelsflaader er Forholdet noget forskjelligt; dog er rimeligvis den betydelige kanadiske Handelsflaade, samt de svenske og finske Seilfartøier væsentlig beskjæftiget paa samme Maade som den norske. De italienske og græske Skibe ere for en betydelig Del sysselsatte i Kornfarten. For de i regelmæssige Ruter gaaende transatlantiske Dampskibe er Passager- og Emigrantfarten af stor Betydning, ligesom ogsaa Befordring af Breve danner en ikke ringe Indtægtskilde.

## Andet Kapitel: Forholdet mellem de i Transportvirksomheden interesserede Parter.

### § 8. Transportkjøbere og Transportsælgere.

Under mindre udviklede Forhold besørges Varetransporten af Transportgjenstandens Eier enten ved ham selv eller ved Personer, der ere i hans Tjeneste; paa lignende Maade sker Persontransporten ved Hjælp af egne Transportredskaber, altsaa tilsøs ved egne Baade eller Fartøier. Dette har tidligere været den overveiende Regel, men forekommer endnu den Dag idag. I Oldtiden og langt ned i Middelalderen, ja endog i den nyere Tid foregik Søhandelen i Almindelighed paa den Maade at Kjøbmanden sendte sine Varer afsted i sit eget Skib og for deres Udbringende i det fremmede Land hjemførte dettes Produkter. Leie af Skib for Gods eller for Passagerer fandt vistnok Sted, men var i det hele Undtagelsen, medens det nu er Regel. Det var først Hollænderne, som i nogen stor Maalestok optraadte som fragtsøgende paa de forskjellige europæiske Markeder, hvorfor de ogsaa fik Navn af Europas «Fuhrleute».

Med den stigende Udvikling er imidlertid Arbeidsdelingen mere og mere bleven gjennemført ogsaa paa dette Felt, saa at Transporten har udsondret sig som en selvstændig Forretning. Herved har der dannet sig Fragtmarkeder med Transportkjøbere og Transportsælgere. Hvert Udskibningssted af nogen Betydning danner ialfald midlertidigt et saadant Marked, hvis Priser, d. e. Fragterne, nærmest afhænge af Forholdet

mellem de fragtsøgende Fartøier og de Gjenstande, der skulle transporteres. Da imidlertid Fartøierne med nogen Begrændsning paa Grund af Afstande og Tid kunne søge Fragt omtrent hvorsomhelst, er der en stadig Vexelvirkning mellem de forskjellige Fragtmarkeder, hvorved selvfølgelig de større af disse øve den betydeligste Indflydelse. Erfaring viser, at Skibsfragterne i Modsætning til de fleste øvrige Transportpriser, navnlig Jernbanetaxterne, ere meget fluktuerende undtagen for de regelmæssige Dampskibsliniers Vedkommende, hvor de ere noget mere stabile. De stærke Fluktuationer hidrøre rimeligvis for den væsentligste Del derfra, at Behovet for Transportmidler er saa forskjelligt til de forskjellige Tider, medens Antallet af fragtsøgende Fartøier ikke med engang kan forandres, og det derhos paa Grund af de enkelte Fartøiers Uafhængighed af hverandre ofte hænder at et stort Antal ankommer til allerede overfyldte Fragtmarkeder, paa samme Tid som der i andre Havne er tomt for Fartøier. Det tør maaske haabes, at en større Anvendelse af Telegrafen til Erhvervelse af betimelige Oversigter over Fragternes Stilling paa de forskjellige Steder vil bidrage noget til at rette paa dette for Skibsredere saavelsom for Handlende mindre heldige Forhold. Hvad Jernbanerne angaar, da ere deres Transportmidler mere bundne til bestemte Virksomhedsfelter, end Tilfældet er med Skibene, og de styres desuden enten af Staten eller af mægtige Kompagnier, der til en vis Grad kunne regulere Transportpriserne efter eget Forgodtbefindende.

Der er forøvrigt visse Grændser for Fragternes Fluktuationer og visse Forhold, hvorpaa deres gjennemsnitlige Standpunkt beror. Fragthandelen beror nemlig væsentlig paa følgende Faktorer:

a) Transportens Nytteværdi for den, der begjærer samme udført (Transportkjøberen),

b) Transportarbeidets Kostende for den, der skal udføre det. (Transportsælgeren).

Dersom Transportkjøberen anser Nytteværdien at være lig 0, vil ingen Transport komme istand, thi han har da intet Motiv til at søge den iværksat. For at han skal bevæges til at optræde som Kjøber, maa han finde nogen deraf flydende Fordel. Jo større han anser denne Fordel at være, desto stærkere vil den enkelte Kjøber føle sig opfordret, desto høiere Betaling vil han i Almindelighed være tilbøielig til at give for at faa Overenskomsten med Transportsælgeren istand, og jo større Fordelen i og for sig er, desto flere Fragter ville tilbydes paa Markedet.

Dersom de tilbudte Fragtpriser efter Transportsælgerens Opfatning ikke mere end netop opveier Transportarbeidets Kostende, vil han paa sin Side ingen Opfordring have til at slutte nogen Overenskomst; thi han vilde da komme til at udføre Transporten gratis. Jo mere den tilbudte Fragtpris overstiger dette Kostende, desto stærkere vil den enkelte føle sig tilskyndet til at antage Tilbudet, desto flere Tilbud vil der komme fra Transportsælgernes Side.

Kalder man Transportarbeidets Nytteværdi = N, dets Kostende = K samt den mindste Fordel, som Kjøber og Sælger ville nøie sig med = $m^n$ og $m^k$, kunne altsaa Transportpriserne variere mellem Ydergrændserne $N - m^n$ og $K + m^k$. Herved maa imidlertid nøie mærkes, at hvad det for begge Parter gjælder om, ikke er Udbyttet eller Tabet ved den enkelte Transaktion, men hvorledes det gjennemsnitlige Udbytte Aar om andet stiller sig. Dette kommer i en særegen Grad til Anvendelse for Transportsælgerens og navnlig Skibsrederens Vedkommende, hvis Udbytte bestaar i en Sum af forskjellige dels mere, dels mindre lønnende Fragtoperationer, ja hvor enkelte Led i denne Sum endog kunne være negative Størrelse. Et Fartøi maa nemlig ofte reise i Ballast fra sit Hjemsted eller fra det Sted, hvor det har bragt Varer hen, fordi Stedets Udførsel ikke sysselsætter saamange Skibe som Indførselen. Den Tid, der medgaar til saadanne Reiser, er ikke alene en død Tid, der ingen Indtægt bringer, men det medfører ligefremme Udgifter for Skibsrederen til Mandskabshyrer, Proviant o. s. v., og Udbyttet af disse Reiser er altsaa i enhver Henseende negativt. Nu er det klart, at under disse Omstændigheder vil det være en Fordel at antage en Fragt, der vistnok ikke i og for sig dækker Omkostningerne, men dog gjør det ved Forseilingen opstaaede Tab mindre. Saadanne negativt Udbytte givende Fragter forekommer ogsaa i stor Udstrækning, saaledes f. ex. ved Stenkulsfragter fra Storbritanien til Norge og Østersøen, men Tabet opveies derved, at andre Fragter og navnlig de udgaaende Fragter fra de Steder, hvorhen Fartøierne forseile, eller de indgaaende til de Steder, hvorfra alene daarlige Udfragter kunne erholdes, ere saa meget høiere.

### § 9. Transportens Nytteværdi for Transportkjøberen.

I Henseende til Transportarbeidets Nytteværdi stiller Forholdet sig forskjelligt for Persontransport og for Vare-

transport. Ved førstnævnte er Nytteværdien kun i de sjeldneste Tilfælde Gjenstand for Beregning, men beror næsten altid paa et individuelt Skjøn, hvorved dog den raadende almindelige Opfatning i ikke ringe Grad gjør sig gjældende. Dette hænger igjen sammen dermed, at en betydelig Del af Persontransporten sker i umiddelbart Forbrugsøiemed, medens den Del deraf, som sker i Arbeidsøiemed og hvor altsaa Reise- eller andre Transportudgifter udgjøre en Del af Produktionsomkostningerne, saasom ved Handelsreiser, kun vanskelig giver Anledning til nogen nøiagtig Beregning over, hvormeget den ved Reisen tilsigtede Fordel overstiger de af samme flydende Udgifter. Man kan altsaa i Almindelighed sige, at Persontransportens Nytteværdi beror paa et vilkaarligt Skjøn. De Momenter, der herved komme væsentlig i Betragtning, ere 1) Transportens Hurtighed, der ikke alene er af Betydning i og for sig, men ogsaa paa Grund af den Indflydelse, en Reises Varighed udøver paa Størrelsen af de Reiseudgifter, der ikke angaa Transporten i egentlig Forstand, d. e. navnlig Udgifter til Fortæring; 2) dens Bekvemmelighed samt 3) dens Regelmæssighed og Sikkerhed. De forskjellige Arter af Transport yde i disse Henseender ofte en meget forskjellig Nytteeffekt og tillægges derfor ved den samme tilbagelagte Veilængde en større eller mindre Nytteværdi.

Paa lignende Maade forholder det sig med Brevbefordring. For at opnaa Hurtighed og Regelmæssighed heri, har man ofret ganske betydelige Summer; men Nytteværdien kan ikke beregnes i Penge.

Ganske anderledes stiller sig i heromhandlede Henseende Varetransporten. Forsaavidt der spørges om en Handelsomsætning mellem to Steder, kan man ved Hjælp af Prisnoteringer eller de paa anden Maade bekjendte Priser i Regelen med temmelig stor Nøiagtighed beregne Transportens Nytteværdi. Kalder man Prisen paa Afsætnings- og Bestemmelsesstedet henholdsvis $P^1$ og $P^2$ og de med Handelsomsætningen udenfor Transportomkostningerne forbundne Udgifter k, saa vil i den ovenanførte Formel: N være $= P^2 - (P^1 + k)$. Herved er at mærke, at da Transporten medtager længere eller kortere Tid, kan den Pris, Varen vil opnaa paa Bestemmelsesstedet, ikke altid med Sikkerhed paaregnes, da Noteringen i Mellemtiden mellem Varens Afsendelse og Ankomst kan have forandret sig. Dette har undertiden den Virkning, at Afsenderen foretrækker en Transportmaade, der medtager længere

Tid, fremfor en hurtigere, naar han nemlig spekulerer i en opgaaende Konjunktur og Afsætningen paa Bestemmelsesstedet er forbunden med betydelige Lageromkostninger, (ɔ: en langsommere Transport har større Værdi end den hurtigere, naar den antages at bevirke, at $P^2$ bliver større og k mindre). Det har af denne Aarsag hendt, at der fra Indien til England samtidig har været betalt høiere Fragt for Seilskibe via Cap Gode Haab end for Dampskibe via Suezkanalen. I Regelen vil det imidlertid være Tilfældet, at den hurtigste Transport har den største Nytteværdi, idet der da i Almindelighed er minst Rum for Prisfluktuationer paa Bestemmelsesstedet og Handelen i det hele kan føres paa et sikrere Grundlag. Ogsaa andre Momenter komme her i Betragtning. Saaledes bevirker det under Transporten forvoldte Rentetab, at den hurtigere Transport forsaavidt har en noget større Værdi, hvilket dog kun for de i Forhold til Vægt eller Volum kostbarere Varer og for de længere Afstande øver nogen betydelig Indflydelse. Vigtigere er for mange Artiklers Vedkommende den Omstændighed, at de ved en langvarigere Transport udsættes for at bedærves. Ogsaa andre Omstændigheder kunne give den hurtigere Transport en betydelig forøget Værdi, f. Ex. naar der i en Søhavn er en stor Beholdning af Varer bestemte til Udførsel eller Mangel paa Artikler, der indføres, og det befrygtes, at Isforholde, Blokadetilstand eller andre Omstændigheder vil komme til at hindre Kommunikationen; eller naar det gjælder at benytte en midlertidig Konjunktur, o. s. v. Alle disse Momenter kunne imidlertid indvirke meget forskjelligt paa de forskjellige Artikler.

Det er ovenfor sagt, at Varetransportens Nytteværdi væsentlig afhænger af Prisforskjellen, idet naar de ved «k» betegnede Handelsomkostninger sættes ud af Betragtning, Transportens Nytteværdi (N) bliver større, jo større Afsætningsstedets Pris ($P^2$) er i Forhold til Exportstedets ($P^1$) og omvendt. Prisforskjellen kan igjen bero paa to Aarsager: den kan forøges enten derved at Prisen paa Afsætningsstedet ($P^2$) stiger eller derved at Prisen paa Afsendelsesstedet ($P^1$) falder, og den formindskes ved Bevægelser i de omvendte Retninger. Som det vil sees, er her fire Kombinationer mulige, hvilke hver for sig udøve megen Indflydelse paa Transportvirksomheden. Det er saaledes intet til Hinder for, at Transportens Nytteværdi kan bibeholde den samme Størrelse, selv om Priserne paa Afsætningsstederne synke, idet der kan foregaa en

tilsvarende Synken i Exportstedets Priser. Da imidlertid de derværende Sælgere i Regelen sidde inde med Beholdninger, som de nødig ville sælge til de lavere Priser, er gjerne den nærmeste Følge af Prissynkningen den, at de indtage en afventende Holdning. Heraf kommer det, at synkende Priser paa Afsætningsstederne gjerne ere forbundne med formindsket Omsætning, aftagende Efterspørgsel efter Transportmidler og synkende Fragter, hvilket i nogen Grad virker til at formindske det Tab, Exportøren har ved de lavere Priser. Der indtræder derfor ikke strax nogen synderlig Prisnedgang paa Exportstedet; men dersom det fremmede Marked ikke bedrer sig, maa Exportstedets Priser efterhaanden vige, og der bliver da en forøget Efterspørgsel efter Transportmidler. Det Tab, som Exportørerne under denne Konjunktur lide, bidrager for det første dertil, at Efterspørgselen efter Transportmidler ikke bliver saa stærk, som under normale Forholde, og dernæst, at de blive mere tilbageholdne ligeoverfor de indenlandske Producenter. Tabet overføres saaledes efterhaanden for en Del paa de Transporterende, samt paa Producenterne.

I det omvendte Tilfælde, naar nemlig Priserne stige paa Afsætningsstederne, gaar Bevægelsen i den modsatte Retning Omsætningerne forøges og dermed ogsaa Efterspørgselen efter Transportmidler, og Fragterne stige. Men dersom f. Ex. Spekulationen driver de paa Exportstederne gangbare Priser uforholdsmæssigt op, som man ikke sjelden ser, bliver Exporten ikke forøget, saa at Prisstigningen ialfald midlertidig ikke kommer Fragtmarkedet tilgode.

Naar det altsaa f. Ex. siges, at «høie Kornpriser bringer Fragterne til at stige», vil man vistnok i Regelen finde denne Sætning bekræftet, men den har ikke ubetinget Gyldighed. En almindelig Stigning i disse Priser, der kan være en Følge af, at Kornhøsten i de fleste Lande giver et mindre Udbytte end sædvanligt, vil i det hele neppe paavirke Fragtmarkedet i en heldig Retning. Thi Livsopholdets almindelige Fordyrelse vil fremkalde et formindsket Forbrug saavel af Korn som af andre Artikler; Omsætningen vil blive trykket, Byggeforetagenderne indskrænkede og altsaa Trælastforbruget, denne for Skibsfarten saa betydningsfulde Faktor, blive ringere. Vistnok er det sandsynligt, at enkelte Landes Kornindførsel i det her forudsatte Tilfælde vil stige, forsaavidt de nemlig paa Grund af det uheldige Udfald af den indenlandske Høst ville trænge en større Tilførsel end sædvanlig, et Tilskud,

som de kornexporterende Lande trods det Mindreudbytte, som ogsaa disse have havt, dog ville kunne afse, naar Priserne ere høie. Men da Forbruget overhovedet vil indskrænkes, vil Kornindførselen til andre Lande blive formindsket, og selv om Korntransporten i det hele maaske vil stige, vil dette dog formodentlig opveies ved Indskrænkning af den øvrige Transport.

Nu maa det vistnok bemærkes, at et saadant over alle kornproducerende Lande sig strækkende uheldigt Udfald af Høsten, er sjeldent. I Regelen vil Uheldet være partielt; men ogsaa under denne Forudsætning maa der skjelnes mellem Tilfældene. Falder Høsten heldigt ud i de kornimporterende Lande eller er den i disse alene middels, medens den i de exporterende Lande falder mindre heldigt ud, ville vistnok Kornpriserne kunne stige, men for Fragtmarkedet vil Virkningen være uheldig. Det gunstigste Forhold for Fragtmarkedet indtræder derimod, naar Udbyttet af Kornhøsten er ringe i de korntrængende Lande, men rig i de fjerntliggende Kornlande, navnlig da, naar de Exportsteder, der alene ved en kort Søvei ere adskilte fra Importstederne, tillige have mindre Tilgang paa Korn end sædvanlig. Derfor har det den største Betydning for Fragtmarkedet, hvorledes Kornhøsten stiller sig i de Forenede Stater i Sammenligning med dens Udfald i Europa. Naar den er heldig i Amerika og mindre heldig i Rusland og andre europæiske Kornkammere, bliver der altid megen Efterspørgsel efter Skibe. I Forbindelse hermed kan mærkes, at da Ris for en ikke ubetydelig Del tjener som Surrogat for Korn, virker en Stigning i de europæiske Kornpriser derhen, at Forbruget af Ris tiltager, hvilket udøver en ikke liden Indflydelse paa Risfragterue fra Ostindien.

I det hele vil man se, at jo mere forskjelligt Produktionsforholdene stille sig mellem Landene og navnlig mellem de Lande, der ere adskilte ved lange Søveie, desto mere Brug er der for Skibe.

Det maa imidlertid bemærkes, at Handelsomsætningen ikke udelukkende kan siges at bero paa Prisforskjellen mellem to Steder. Dette gjælder nemlig ikke i alle de Tilfælde, hvor de fra Udlandet indførte Varer ikke have at konkurrere med indenlandske Frembringelser af samme Sort, og hvor der ikke holdes store Lagere af de udenlandske Varer, (saaledes som ved de store Verdensmarkeder). Hvor ingen saadan Konkurrence finder Sted, spørges der ikke eller ialfald kun undtagelsesvis om selve Transportens Nytteværdi; men dens Kostende virker

som en anden Produktionsudgift, der betinger Varens Salgspris paa Importstedet. Ogsaa i dette Tilfælde udøve vistnok Prisfluktuationerne paa Indkjøbsstederne nogen Indflydelse paa Transportprisen, forsaavidt nemlig de høiere Varepriser i Regelen bevirke et aftagende Forbrug og omvendt. Men da Fragtomkostningerne her alene udgjøre en enkelt og ofte en mindre væsentlig Del af de Udgifter, der tilsammen bestemme Varernes Kostende for Importøren, virke Prisfluktuationerne i dette Tilfælde ikke direkte paa Fragterne.

### § 10. Transportens Kostende for Transportsælgeren. — Transportvirksomhedens Overskud.

Transportkostendet beror hovedsagelig paa Veiens Længde og Beskaffenhed, Transportgjenstandens Art, samt hvad Varetransport angaar, tillige i væsentlig Grad paa det Arbeide, som Varernes Modtagelse og Aflevering udkræver. Dertil kommer det for Transportmidlernes Istandbringelse og Vedligeholdelse nødvendige Kapitaludlæg. Ved de almindelige Landeveie istandbringes og vedligeholdes Transportveien ved offentlige Midler og stilles i Regelen frit til de Transporterendes Disposition, dog i enkelte Tilfælde mod Erlæggelse af en lav Veitold. Ved Jernbaner og Kanaler falder Forrentning af Anlægsomkostningerne samt Veiens Vedligeholdelse derimod de Transporterende til Last, og Udgifterne dertil udgjøre følgelig en Del af Transportkostendet. Ved den almindelige Søfart har man vistnok selve Veilegemet frit givet; dog kræves der til Skibsfartens Fremme mere eller mindre betydelige Summer til Anlæg af Havne, Dokker, Brygger, Fyre m. m., hvilke Udgifter falde Skibsfarten til Last i Form af Havnepenge, Dokafgifter, Fyrpenge o. s. v. Idet jeg særskilt for Skibsfartens Vedkommende senere hen vil komme til at behandle Transportkostendets forskjellige Momenter, skal jeg i denne Forbindelse alene fremhæve, at det paa Grund af disses forholdsvis konstante Beskaffenhed i Regelen med temmelig stor Nøiagtighed lader sig beregne, hvor stort Transportkostendet i det givne Tilfælde kan antages at ville beløbe sig til. Absolut gjælder dette imidlertid ikke, idet flere af de Momenter, der betinger Transportarbeidets Kostende, ere af en meget elastisk Beskaffenhed, bl. a. det for alle Transportarter saa vigtige Forhold mellem Transportmidlets produktive og uproduktive Vægt, den relative Lasteevne og sammes Udnytning, samt mellem den produktive og uproduktive Tid.

Det ved Transportvirksomheden indvundne Overskud afhænger væsentlig af de samme Faktorer, som ere bestemmende for Forretningsgevinst i Almindelighed. Da Jernbanerne for den største Del enten ere i Hænderne paa store mægtige Kompagnier eller ogsaa styres af Staten, kan Konkurrence her kun i ringe Grad influere paa Overskudets Størrelse. Men ved Skibsfarten gjør, som allerede ovenfor berørt, Konkurrencen sig i særlig Grad gjældende, og medens derfor Udbyttet i de enkelte Aar kan variere temmelig stærkt, vil det gjennemsnitlige Overskud hovedsagelig bero paa det sædvanlige Udbytte af Kapital og Forretningsdrift, idet mere end almindeligt gode Skibsfartskonjunkturer, som Erfaring noksom viser, vil fremkalde forøget Skibsbyggeri og altsaa forøget Konkurrence, medens der i det omvendte Tilfælde paa Grund af de aarlige, ved Nybygning ikke erstattede, Forlis ikke vil hengaa mange Aar, inden Forholdet mellem Tilbud og Søgning af Skibe stiller sig gunstigere for disse. Transportkostendet med Tillæg af Transportforretningens Overskud er det derfor, som væsentligt bestemmer Fragternes gjennemsnitlige Størrelse.

---

# Tredie Afsnit.

## Skibsfartens Betydning sammenlignet med de øvrige Transportarter.

### § 11. Søveien som den eneste Transportvei.

Efter denne almindelige Udsigt over de vigtigste Momenter, der komme i Betragtning i Henseende til Forholdet mellem Transportkjøber og Transportsælger, skal jeg gaa over til Undersøgelsen af den særlige Betydning, som Skibsfarten i Modsætning til de øvrige Transportarter har for Transportkjøberen.

Her er først at mærke, at Søveien i mange Tilfælde er den eneste mulige Transportvei mellem store og folkerige Lande. Forbindelsen mellem Amerika og de øvrige Verdensdele, mellem Europa, Afrika og Australien o. s. v. kræver med absolut Nødvendighed Søtransport. Det samme gjælder enkelte Landes internationale Forbindelse, saaledes de britiske og andre Øers. I mange andre Tilfælde er Søveien om end ikke absolut, saa dog praktisk talt Samfærdselens eneste Vei, hvilket navnlig gjælder Halvøernes (den skandinaviske, pyrenæiske, italienske o. s. v.) men ogsaa i mere eller mindre Grad mange andre Landes udenrigske Forbindelser.

Selv hvor Vandveien er betydeligt længere end Landveien, foretrækkes den ofte for hin, dels paa Grund af sin Billighed, dels fordi den i de fleste Tilfælde forefindes fuld færdig og brugbar uden noget menneskeligt Arbeide, medens Landeveien, bortseet fra nogle Undtagelser, først maa gjøres. Hvor Veie tillands mangle eller ere af ufuldkommen Beskaffenhed, der gjælder det samme, som hvor Søtransporten paa Grund af naturlige Forhold er absolut eller relativt nødvendig. Overalt, hvor Søveien er den eneste eller den eneste praktisk mulige Transportvei, kan Søtransportens Betydning for Trans-

portkjøberne paa en vis Maade siges at være incommensurabel. Dens Nytteværdi kan i dette Tilfælde ikke bestemmes ved nogen objectiv gyldig Maalestok. Dette gjælder imidlertid ikke ganske ubetinget.

Hvad saaledes Varetransporten angaar, da er der vistnok mange Tilfælde, hvor man er henvist til Søveien for at komme i Besiddelse af en vis Varesort, f. Ex. af engelske Stenkul, vestindisk Sukker, Kaffe fra Brasilien eller Java o. s. v.; men i de fleste Tilfælde gjør Konkurrencen sig dog i nogen Grad gjældende. I Tyskland og Frankrige konkurrere saaledes de engelske Kul med de tyske, franske og belgiske. De engelske trænge fra Kysten ind i Landet, men mødes af de i Landet selv producerede, og Grændsen mellem Markederne for de to Slags Kul bestemmes da hovedsagelig af Transportomkostningerne. Paa lignende Maade forholder det sig med en anden vigtig Transportgjenstand, Kornvarer, idet Kjøberen i Regelen har Adgang til at skaffe sig dem fra forskjellige Steder, mellem hvilke Valget da dels beror paa Transportomkostningerne, dels paa Vareprisørne. Hvad Persontransporten angaar, da er det en Selvfølge, at hvor Søveien er den eneste praktisk mulige Vei, der er Konkurrence mellem Transportveiene udelukket. Dog indtræder delvis en Konkurrence, der har noget tilfælles med den nysnævnte, saaledes navnlig ved Lystreiser, forsaavidt man ved disse har Valget mellem forskjellige Reiserouter, og Transportkostendet i Forbindelse med de større eller mindre Fortrin, der tillægges den ene eller anden af disse, blive bestemmende Momenter ved Valget mellem dem.

### § 12. Søveien som en med andre Kommunikationslinier konkurrerende Vei.

Vigtigere end den heromhandlede indirekte Art af Konkurrence mellem Søvei og andre Transportveie er den direkte Konkurrence mellem dem, hvilken gjør sig gjældende, naar der ved Forbindelsen mellem to bestemte Steder er Adgang til at vælge mellem forskjellige Router og Befordringsmaader. Her beror Valget paa Forholdet mellem Transportens Nytteværdi og den forlangte Fragtpris. Naar dette Forhold forandrer sig, kan derfor Vare- og Persontrafikens Strøm tage ganske nye Retninger. Det mærkeligste Exempel herpaa danner Samfærdselen mellem Europa og Indien. I Oldtiden foregik denne hovedsagelig tillands gjennem Messopotamien og Syrien, tildels ogsaa søndenom det kaspiske Hav samt over det røde Hav og Alexandria. Efter Opdagelsen af Søveien rundt Afrikas Syd-

spidse lededes imidlertid Hovedstrømmen ad denne vistnok betydeligt længere, men alligevel billigere og sikrere Vei. Efterat Aabningen af Suezkanalen har bragt en betydelig Del af Trafiken i et nyt Spor, er i den seneste Tid dukket op Forslag om at tilveiebringe en Jernbaneforbindelse gjennem det indre af Asien til Indien og Kina, hvis Udførelse maaske i nogen Grad turde forrykke Forholdet, navnlig hvad Person- og Brevtransporten angaar. Paa det andet Kontinent har Stillehavsbanen trukket til sig en betydelig Person- og Varetransport, der før tog Veien fra St. Fransisco til Panama, derfra paa Jernbane over Eidet af samme Navn og videre Søveien til New Orleans og New York og omvendt. Paa lignende Maade har Udviklingen af det europæiske Jernbanesystem i mange Henseender givet Trafikstrømmen nye Retninger. Betydelige Mængder Korn fra det indre af Rusland, der før udskibedes over det sorte Hav, føres nu over Kønigsberg, Riga og andre Østersøhavne, og for at nævne et os nærliggende Exempel, vide vi alle, at Persontrafiken fra Norge til Udlandet, siden Jernbaneforbindelsen over Kongsvinger kom istand, har delt sig mellem Landveien og Søveien.

### § 13. De forskjellige Transportmaaders Nytteværdi.

Ved Sammenligningen mellem de forskjellige Transportmaaders Nytteværdi kommer det hovedsagelig an paa Befordringens Hurtighed, Regelmæssighed, Sikkerhed og Bekvemhed. Den Befordring, der i disse Henseender yder mest, har i og for sig den største Værdi. Disse Momenter have dog ikke samme Betydning for de forskjellige Transportgjenstande. Transportens Hurtighed kommer saaledes hovedsagelig i Betragtning ved Person- og Brevtransport og alene delvis ved Varetransport; dens Bekvemmelighed navnlig ved Persontransporten.

a) I Henseende til Transportens Hurtighed (udtrykt i de pr. Time tilbagelagte Antal Kilometer[1]) meddeles følgende Oplysninger for de forskjellige Transportarter:

---

[1]) Det i Sørouter mest brugelige Længdemaal er engelske Sømile, hvoraf 60 gaa paa 1 Grad, altsaa = $^1/_4$ norsk Sømil eller geogr. Mil. 54 eng. Sømile = 100 Kilometer.

A. Jernbaner (den effektive Hurtighed).

1. Exprestog:

| | | |
|---|---|---|
| England[1] . . . . . . | 60—70 | Kilometer. |
| Frankrige[1] . . . . . | ca. 50 | — |
| Tyskland[1] . . . . . | 40—50 | — |
| Danmark[2] . . . . . | 40 | — |
| Sverige[2] . . . . . . | 35—40 | — |
| Norge[2] . . . . . . | 30 | — |

2. Almindelige Persontog:

| | | |
|---|---|---|
| England[1] . . . . . . | 40—50 | Kilometer. |
| do. Parliamentary trains[1] | 30—40 | — |
| Frankrige[1] . . . . . | 30—35 | — |
| Tyskland[1] . . . . . | 26—38 | — |
| do. blandede Tog . . | 16—34 | — |
| Danmark[2] . . . . . | 26 | — |
| Sverige[2] . . . . . . | 23 | — |
| Norge[2] . . . . . . . | 23 | — |

3. Godstog:

| | | |
|---|---|---|
| Frankrige[1] . . . . . | 11—15 | Kilometer. |
| England[1] . . . . . . | meget hurtigere. | |

B. Landeveie:

1. Persontransport ca. 10 Kilometer.
2. Godstransport - 4 —

C. Dampskibsfart.

1. Postdampskibe:

| | | |
|---|---|---|
| Queenstown—Sandy Hook ved NewYork[3]) | 20.5 | Kilometer. |
| Southampton— do.[3]) | 21.2 | — |

2. Lastedampskibe:

| | | |
|---|---|---|
| London—New York og omvendt[4]) | 13 | Kilometer. |
| Havre do. og omvendt[4]) . | 13 | — |
| London—Gibraltar[5]) . . . | 13 | — |
| Bergen—New York[4]) . . | 15 | — |
| Kristiansund—Santander[4]) . | 17 | — |

D. Seilskibsfart:

1. Engelske Klippere:

| | | |
|---|---|---|
| Kina—England[3]) . . . . | 9.4 | Kilometer. |
| Sydney—London[5]) . . . | 9.6 | — |
| Liverpool—Sydney[5]) . . . | 8.3 | — |

2. **Andre engelske Seilskibe:**

| | | |
|---|---|---|
| Rio Janeiro—Portsmouth [5]) | 7.6 | Kilometer. |
| Cap Lizard—Gibraltar [5]) . | 7.8 | — |
| do. —Halifax [5]) . . | 4.4 | — |
| Malta—Gibraltar [5]) . . . | 4.7 | — |

3. Norske Seilskibe [4])

| | | |
|---|---|---|
| Pensacola—Havre . . . | 8.2 | Kilometer. |
| New York—London . . | 7.2 | — |
| — —Havre . . . | 7.5 | — |
| Newcastle—New York . | 4.6 | — |
| Kvebek—London . . . | 6.2 | — |
| Newcastle—Kvebek . . . | 4.9 | — |
| St. Petersburg—London . | 3.6 | — |
| Botniske Bugt—England . | 3.1 | — |
| Newcastle—St. Petersburg | 5.0 | — |
| Norge—Frankrige . . . | 3.4 | — |

Som det gjennemsnitlige Forhold kan man efter ovenstaaende maaske antage følgende:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Jernbaner: | Exprestog . . . . | 40—45 | Kilometer | pr. Time |
| — | almindelige Persontog | 30—35 | — | — |
| — | Godstog . . . . . | 12—15 | — | — |
| Postdampskibe | . . . . . . . | 20—21 | — | — |
| Lastedampskibe | . . . . , . | 13—15 | — | — |
| Seilskibe: | Oceanfart . . . . | 6—7 | — | — |
| — | i Fart paa Østersøn, Middelhavet og andre mere lukkede Farvand | 3 à 5 | — | — |

Lastedampskibe og Jernbanernes Godstog skulde altsaa i heromhandlede Henseende staa omtrentlig ved Siden af hinanden, medens Postdampskibene opnaa omtrent samme Hurtighed som de langsommere Persontog. Herved er forøvrigt at mærke, at der ved de ovenanførte Opgaver for Jernbanernes Vedkommende er taget Hensyn til de ved Stationerne forekommende Standsninger; Togenes Farthastighed mellem Stationerne er meget større end den effective Hastighed, idet Ophold og For-

[1]) Jacqmin: De l'exploitation des chemins de fer (1863). [2]) Efter Fartplanerne for Sommeren 1876. [3]) Beregnet efter de af Lindsay: (History of Merchant Shipping meddelte Opgaver. [4]) Efter utrykte i det statistiske Centralbureau i Christiania beroende Opgaver over Reiser, udførte af norske Fartøier. [5]) Efter Adm. Fitzroy's «Passage Table and General Sailing Directions», London 1859.

sinkelser ved Stationer f. Ex. ved de franske Jernbaner i 1863 medtog ca. 20 % af den hele Tid ved Exprestog og ca. 30 % ved almindelige Persontog, ved de engelske Jernbaner henholdsvis 12 og 20 %. Hertil er derimod for Dampskibenes Vedkommende ovenfor ikke taget Hensyn, uagtet for Kystfartens Vedkommende den ovenfor opgivne Hastighed reduceres endel, naar der er mange Anløbssteder. Omvendt kommer der for Dampskibenes Vedkommende ligesom ved Skibsfarten overhovedet en Omstændighed i Betragtning, der spiller en ikke uvigtig Rolle ved Spørgsmaalet om den effektive Hurtighed, den nemlig, at Skibsfarten i Regelen foregaar det hele Døgn rundt, medens Jernbanetog og Landeveiskjørsel i Regelen standser i Løbet af Natten. Fra denne Regel er der imidlertid som bekjendt mange Undtagelser, idet nemlig i mange kortere Router Dampskibsfarten kun foregaar om Dagen, og paa den anden Side Jernbaneforbindelsen mellem større, ved lange Afstande adskilte Stæder delvis foregaar ved Nattog. Hvad særskilt Seilskibene angaar, skal i denne Forbindelse alene nævnes, at Forskjellen mellem den egentlige Farthastighed og den (ovenfor opførte) effektive Hastighed her er betydelig større paa Grund af de ved Krydsning mod Vind etc. foranledigede Forlængelser af Veien, samt at Hastigheden her ikke alene er meget vexlende efter de mere eller mindre gunstige Veirforholde, men i ganske betydelig Grad afhænger af Skibenes Konstruktion. Sidstnævnte Bemærkning gjælder forøvrigt ogsaa Dampskibene, hvor navnlig Maskinens Styrke spiller en væsentlig Rolle.

b) I Henseende til Transportens Regelmæssighed, der for Transportkjøberen i mange Tilfælde er af stor Vigtighed, kan Søtransporten i det hele ikke maale sig med Landtransporten og navnlig ikke med Jernbanetransporten. Dog staar Dampskibene i denne Henseende ikke meget tilbage for Jernbanetogene, idet vistnok Forsinkelser navnlig i Høst- og Vintermaanederne indtræffe hyppigere ved hine end ved disse, men de til regelmæssige Tider stedfindende Ankomster ogsaa ved Dampskibe dog udgjør det langt overveiende Antal Tilfælde. At Dampskibe, f. Ex. de i den herværende Kystfart sysselsatte, saa ofte selv under gunstige Veirforhold komme senere end til den i Fartplanen angivne Tid, hidrører vistnok mindre fra selve Transportmidlets Beskaffenhed end fra en for knap Beregning af den ved Stoppestederne medgaaende Tid, i Forbindelse med den hyppige Kombination af Person- og Godstrans-

port, som bevirker, at disse Dampskibsrouter i mange Tilfælde maa sættes i Klasse med de saakaldte blandede Jernbanetog (Bummelzug) der dog, hvad Regelmæssighed angaar, ere dem meget overlegne. Hvor langt man nu for Tiden er kommen i Henseende til regelmæssig Dampskibsforbindelse, vil bl. a. erfares af nedenstaaende af Lindsays History of Merchant Shipping uddragne Oversigt over de Reiser, der i 1873 og 1874 ere blevne udførte mellem Queenstown og New York of Skibe tilhørende 5 forskjellige Dampskibslinier:

| Overfartens Varighed. | Ved Reiser: til Amerika 1873. | 1874. | fra Amerika 1873. | 1874. |
|---|---|---|---|---|
| 7½— 9 Døgn | 16 | 17 | 56 | 63 |
| 9 —12 - | 172 | 162 | 186 | 176 |
| 12 —15 - | 49 | 56 | 11 | 4 |
| 15 —18 - | 12 | 4 | 1 | - |
| 18 —21 - | 2 | 2 | 1 | - |
| 21 —22 - | - | - | - | 1 |

Ved White Star Linien varede af 97 Reiser til Amerika kun 1 over 13 Dage og 5 over 12 Dage og paa Tilbageveien ingen over 11 Dage og kun 2 over 10½ Dag. I heromhandlede Henseende staa Seilskibene betydeligt tilbage, om det end i vor Tid, paa Grund af den meteorologiske Videnskabs Fremskridt, den større Navigationsdygtighed, den mere udbredte Anvendelse af Buxerdampbaade o. s. v. dog noget sikrere end før lader sig beregne, naar et Fartøi vil være fremkommet til sit Bestemmelsessted. Dette gjælder navnlig Farten paa de længere Farvande, hvor Chancerne for en mere eller mindre heldig Seilads ikke variere saameget som i de kortere Router. Exempelvis kan nævnes følgende Erfaring fra Klipperskibe i Farten fra Kina til England[1])

---

[1]) Uddraget efter en af Lindsay III Pag. 611 meddelt Tabel. I Aarsberetningerne for den nordtyske Seewarte i Haneburg finder man ogsaa en Del hidhenhørende Beregninger, (cfr. Tidsskriftet «Hansa» 1875 No. 4); men de gaa ikke tilstrækkeligt i Detail til at kunne sammenstilles med de heranførte Opgaver. Den theoretisk rigtige Fremgangsmaade vil her være at beregne Reisernes midlere Variation, men herpaa kunne vi ᵛe for nærværende indlade os.

| Aar. | Antal Reiser. | Reisernes mest | Varighed mindst. | Af Reiserne varede 110 Dage eller derunder. |
|---|---|---|---|---|
| 1868 | 12 | 131 | 97 | 6 |
| 1869 | 14 | 148 | 91 | 9 |
| 1870 | 14 | 121 | 97 | 7 |
| 1871 | 7 | 118 | 93 | 3 |
| 1872 | 8 | 122 | 111 | - |
| Tils. | 55 | 148 | 91 | 25 |

I den for Skibsfarten ugunstige Aarstid kan det især i kortere Router ofte hænde, at Seilskibenes Reiser forlænges ganske betydeligt udover det gjennemsnitlige Antal Reisedage.

I denne Forbindelse skulle vi ogsaa bemærke, at Søkommunikationen i visse Farvand til enkelte Aarstider er udsat for længere eller kortere Afbrydelser, navnlig ved Isforholde f. Ex. i Østersøen. Det samme er ofte Tilfælde med Kanaler og Floder i nordlige Egne, saaledes i Sverige og Nordtyskland. I sidstnævnte Land hænder det ikke sjeldent, at den indre Vandkommunikation bliver afbrudt eller vanskeliggjort som Følge af lav Vandstand, især om Sommeren. Ogsaa disse Forhold maa tages i Betragtning ved Sammenligningen mellem de forskjellige Kommunikationsmidlers Effektivitet, idet de navnlig til visse Tider gjøre sit til at give Landtransporten og særlig Jernbanetransporten forøget Betydning.

c) Ved Spørgsmaalet om de forskjellige Transportmidlers Bekvemhed kommer det dels an paa Adgangen til at benytte Transporten paa den beleiligste Tid, dels paa Transportmaadens Bekvemhed i og for sig.

I førstnævnte Henseende, der er af Betydning saavel for Gods- som Personbefordringen, frembyder overhovedet de Transportmidler de største Fordele, der i korte og regelmæssige Mellemrum stille sig til Transportkjøbernes Tjeneste. Forsaavidt har Jernbanetransporten Fortrinet fremfor Dampskibsfarten, idet Trafikforholdene ved Jernbanerne (baade paa Grund af de Mængder, der skulle transporteres og paa Grund af Trafikens tekniske Beskaffenhed) medføre, at Transportmassen baade kan og til en vis Grad maa fordeles i flere daglige Tog, medens der ved en tilsvarende Fordeling af Dampskibs-«Togene» i Regelen vilde tilveiebringes for liden Fragt til en økonomisk Drift. Under meget udviklede Forholde og særlig i de kortere Router, er det imidlertid ikke sjeldent, at Dampskibsfarten i heromhandlede Henseende fuldt vel taaler Sammenligning med

Jernbanetogene. Saaledes afgik[1]) paa Genfersøen i Sommermaanederne 1876 ikke mindre end 10 Dampskibe daglig fra Genf, paa Zürichersøen endog 14 fra Zürich. Af de længere Dampskibsrouter kan mærkes:[1])

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Christiania | Kjøbenhavn | 3 | Gange | ugentlig |
| — | Hamburg | 1 | — | — |
| — | London | 1 | — | — |
| — | Hull | 1 | — | — |
| Gøteborg | London | 3 | — | — |
| — | Hull | 1 | — | — |
| Kjøbenhavn | London | . | — | — |
| — | Hull | 1 | — | — |
| Hamburg | London | 5 | — | — |
| — | Hull | 4 | — | — |
| — | New York | 1 | — | — |
| Liverpool | New York | 4 à 5 | — | — |
| — | Bombay ca. | 1[2]) | — | — |
| London | Bombay | 1 | hver anden Uge. | |

I denne Forbindelse skal jeg ogsaa meddele en fra Telegrafdirektør Madsens Skrift om Loven for den internationale Telegrafbevægelse[1]) hentet Opgave over den regelmæssige Dampskibsforbindelse i det nordlige Europa (begrændset ved en Linie trukket nordenfor og østenfor Brest).

---

[1]) Ifølge Hendschel's Telegraph. [2]) Desuden gaar et andet Dampskib 3 Gange maanedlig til Singapore.

Antallet[2]) af de maanedlige internationale Dampskibsexpeditioner i Sommeren 1875.

| Afgangsstederne. | Bestemmelsesstederne | | | | | | | | | Tilsammmen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Danmark. | Sverige. | Norge. | Tyskland. | England. | Rusland. | Holland. | Belgien. | Nordlige Frankrige | |
| Danmark . . . . . | — | 595 | 39 | 155 | 32 | 16 | 8 | 10 | 6 | 861 |
| Sverige . . . . . . | 595 | — | [3]) 31 | 71 | 26 | 14 | 3 | 5 | 3 | 748 |
| Norge . . . . . . . | 39 | [3]) 27 | — | 16 | 14 | — | 2 | — | 3 | 101 |
| Tyskland . . . . . | 155 | 71 | 16 | — | 106 | 36 | 22 | 6 | 4 | 416 |
| England . . . . . . | 32 | 26 | 14 | 106 | — | 16 | 129 | 144 | 355 | 822 |
| Rusland . . . . . . | 16 | 14 | — | 36 | 16 | — | 7 | 2 | — | 91 |
| Holland . . . . . . | 8 | 3 | 2 | 23 | 129 | 7 | — | 12 | 13 | 197 |
| Belgien . . . . . . | 10 | 5 | — | 8 | 144 | 2 | 12 | — | 10 | 191 |
| Nordlige Frankrige | 6 | 3 | 2 | 4 | 355 | — | 9 | 4 | — | 383 |
| Tilsammen | 861 | 744 | 104 | 419 | 822 | 91 | 192 | 183 | 394 | 3,810 |

[1]) Recherches sur la loi du mouvement télégraphique international, Kjøbenhavn 1877. [2]) Heri ikke indbefattet Expeditioner paa Mellemstationerne mellem Dampskibsliniernes Endepunkter. [3]) Tabellen indeholder enkelte mindre Uoverensstemmelser, hvis Aarsag jeg ikke kan forklare.

Hvad der bringer Antallet saa høit op for Sverige og Danmarks Vedkommende er fornemmelig den livlige Dampskibsforbindelse mellem Malmø og Kjøbenhavn; dog er selv bortseet herfra disse Landes Dampskibsforbindelser betydeligere end Norges, der forøvrigt er i rask Tilvæxt.

Hvad Seilskibene angaar, kan der af mange Aarsager ikke blive Spørgsmaal om nogen hyppig og regelmæssig Forbindelse. Blandt andet kunne de alene med Vanskelighed holde nogen regelmæssig Route paa Grund af deres større Afhængighed af Vind og Veir. Ogsaa Eiendomsforholdet er til Hinder, da det kun sjeldent forekommer, at et Rederi besidder et tilstrækkeligt Antal Skibe til at vedligeholde en regelmæssig Forbindelse i en bestemt Route, og om Associationer mellem de enkelte Redere til dette Formaal har der, saavidt bekjendt, ikke været Spørgsmaal.

Som et Exempel paa, at Tilveiebringelse af en hyppigere Forbindelse i betydelig Grad kan influere paa Valget af Befordringsmidler, kan anføres den norske Udvandring. Denne foregik tidligere næsten udelukkende med Seilskibe, der til en bestemt Aarstid, især i April og Mai, afseilede fra Norge. Med den hyppigere Dampskibsforbindelse mellem Norge og England har Forholdet imidlertid udviklet sig derhen, at den overveiende Del af Udvandringen nu foregaar med Dampskib og Jernbane til Liverpool og derfra videre. Vistnok har den ved Dampskibsfarten besparede Tid været en væsentlig medvirkende Faktor, i mange Tilfælde trods den høiere Betaling den væsentligste; men at ogsaa Adgangen til at kunne reise afsted til enhver Aarstid har været medbestemmende, kan sluttes deraf, at Emigranterne ialfald i Overgangstiden hyppig reiste fra Liverpool med Seilskibsbefordring, ligesom ogsaa det faktiske Forhold, at Udvandringen nu gaar for sig hele Aaret rundt, peger i samme Retning.

Forinden Dampskibsfartens stærke Udbredelse bestod mange Seilskibs-Paketlinier, saavel i den transatlantiske Fart, som i andre Router. Endnu forekommer enkelte saadanne, navnlig mellem England og Australien; men Dampskibene optage stadigt mere og mere af dette Felt.

I Henseende til selve Transportmaadens Bekvemhed er det en bekjendt Sag, at den store Flerhed af Reisende paa Grund af de med Søsygen forbundne Ubehageligheder i Regelen foretrække en længere Reise overland fremfor en Søreise. Er Frygt for Søsyge ikke tilstede, f. Ex. ved Dampskibsfart

paa Floder og Kanaler samt indenskjærs, stiller Forholdet sig omvendt, idet Damskibene i og for sig tilbyde større Bekvemmeligheder end Jernbanerne. Dette Moment spiller en ikke uvigtig Rolle til Bestemmelsen af de Retninger, som Passagertrafiken tager. Ogsaa for Varetransport og særlig Kvægtransport kommer det fra et vist Synspunkt i mange Tilfælde an paa Befordringens Bekvemhed, forsaavidt Varene kunne lide under Transporten. Fra det økonomiske Standpunkt er imidlertid i disse Tilfælde Hensynet til Varernes Værdiforringelse det væsentlige, og Bekvemheden bliver saaledes et Moment ved Bedømmelsen af de Udgifter, Transporten medfører udenfor den egentlige Fragt.

I enkelte Tilfælde assureres ogsaa mod Brækage under Jernbanetransport, men det heromhandlede Hensyn spiller for Varetransportens Vedkommende overhovedet en meget underordnet Rolle.

d) I Henseende til Sikkerhed staa i det hele Jernbanerne ganske betydeligt over Dampskibene og disse igjen noget høiere end Seilskibene. Hvad Persontransporten angaar, kommer fornemmelig i Betragtning den Resiko, som de forskjellige Transportmaader medføre for Liv og Lemmer. Antallet af Passagerer, der omkom ved Jernbanereiser, indtog efter de Oplysninger der have staaet til min Raadighed, følgende Forhold til det samlede Antal Passagerer:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Ved de franske Jernbaner . . . . | 1835—1856[1]) | 1 | af | 2,200,000 |
| | — — — | 1850—1860[2]) | 1 | - | 7,000,000 |
| | — — — | 1863[2]) | 1 | - | 8,000,000 |
| | — — — | 1865[2]) | 1 | - | 14,000,000 |
| 2. | - de belgiske Jernbaner . . . . | 1871—1873[5]) | 1 | - | 7,620,000 |
| 3. | - de engelske Jernbaner . . . . | 1840—1856[1]) | 1 | - | 5,700,000 |
| | — — — | 1856—1859[7]) | 1 | - | 8,708,400 |
| | — — — | 1865—1867[6]) | 1 | - | 7,904,000 |

[1]) Ifølge Dictionnaire du Commerce et de la Navigation. [2]) Ifølge Jacquemin. [3]) Ifølge Printzschiöld: Suède. [4]) Ifølge Broch, Kongeriget Norge og det norske Folk. [5]) Statistical Abstract for the Principal Foreign Countries. [6]) Ifølge officielle Opgave. [7]) I. Fauchers Vierteljahrsschrift 1876. IV Side 217.

Hvad der bringer Antallet saa høit op for Sverige og Danmarks Vedkommende er fornemmelig den livlige Dampskibsforbindelse mellem Malmø og Kjøbenhavn; dog er selv bortseet herfra disse Landes Dampskibsforbindelser betydeligere end Norges, der forøvrigt er i rask Tilvæxt.

Hvad Seilskibene angaar, kan der af mange Aarsager ikke blive Spørgsmaal om nogen hyppig og regelmæssig Forbindelse. Blandt andet kunne de alene med Vanskelighed holde nogen regelmæssig Route paa Grund af deres større Afhængighed af Vind og Veir. Ogsaa Eiendomsforholdet er til Hinder, da det kun sjeldent forekommer, at et Rederi besidder et tilstrækkeligt Antal Skibe til at vedligeholde en regelmæssig Forbindelse i en bestemt Route, og om Associationer mellem de enkelte Redere til dette Formaal har der, saavidt bekjendt, ikke været Spørgsmaal.

Som et Exempel paa, at Tilveiebringelse af en hyppigere Forbindelse i betydelig Grad kan influere paa Valget af Befordringsmidler, kan anføres den norske Udvandring. Denne foregik tidligere næsten udelukkende med Seilskibe, der til en bestemt Aarstid, især i April og Mai, afseilede fra Norge. Med den hyppigere Dampskibsforbindelse mellem Norge og England har Forholdet imidlertid udviklet sig derhen, at den overveiende Del af Udvandringen nu foregaar med Dampskib og Jernbane til Liverpool og derfra videre. Vistnok har den ved Dampskibsfarten besparede Tid været en væsentlig medvirkende Faktor, i mange Tilfælde trods den høiere Betaling den væsentligste; men at ogsaa Adgangen til at kunne reise afsted til enhver Aarstid har været medbestemmende, kan sluttes deraf, at Emigranterne ialfald i Overgangstiden hyppig reiste fra Liverpool med Seilskibsbefordring, ligesom ogsaa det faktiske Forhold, at Udvandringen nu gaar for sig hele Aaret rundt, peger i samme Retning.

Forinden Dampskibsfartens stærke Udbredelse bestod mange Seilskibs-Paketlinier, saavel i den transatlantiske Fart, som i andre Router. Endnu forekommer enkelte saadanne, navnlig mellem England og Australien; men Dampskibene optage stadig mere og mere af dette Felt.

[illegible] Henseende til selve Transportmaadens Bekvemhed [illegible] bekjendt Sag, at den store Flerhed af Reisende paa [illegible] med Søsygen forbundne Ubehageligheder i Regelen [illegible] længere Reise overland fremfor en Søreise. [illegible] Søsyge ikke tilstede, f Ex. ved Dampskibsfart

paa Floder og Kanaler samt indenskjærs, stiller Forholdet sig omvendt, idet Damskibene i og for sig tilbyde større Bekvemmeligheder end Jernbanerne. Dette Moment spiller en ikke uvigtig Rolle til Bestemmelsen af de Retninger, som Passagertrafiken tager. Ogsaa for Varetransport og særlig Kvægtransport kommer det fra et vist Synspunkt i mange Tilfælde an paa Befordringens Bekvemhed, forsaavidt Varene kunne lide under Transporten. Fra det økonomiske Standpunkt er imidlertid i disse Tilfælde Hensynet til Varernes Værdiforringelse det væsentlige, og Bekvemheden bliver saaledes et Moment ved Bedømmelsen af de Udgifter, Transporten medfører udenfor den egentlige Fragt.

I enkelte Tilfælde assureres ogsaa mod Brækage under Jernbanetransport, men det heromhandlede Hensyn spiller for Varetransportens Vedkommende overhovedet en meget underordnet Rolle.

d) I Henseende til Sikkerhed staa i det hele Jernbanerne ganske betydeligt over Dampskibene og disse igjen noget høiere end Seilskibene. Hvad Persontransporten angaar, kommer fornemmelig i Betragtning den Resiko, som de forskjellige Transportmaader medføre for Liv og Lemmer. Antallet af Passagerer, der omkom ved Jernbanereiser, indtog efter de Oplysninger der have staaet til min Raadighed, følgende Forhold til det samlede Antal Passagerer:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Ved | de franske Jernbaner . . . . | 1835—1856[1]) | 1 af | 2,200,000 |
| | | — — — | 1850—1860[2]) | 1 - | 7,000,000 |
| | | — — — | 1863[2]) | 1 - | 8,000,000 |
| | | — — — | 1865[2]) | 1 - | 14,000,000 |
| 2. | - | de belgiske Jernbaner . . . . | 1871—1873[6]) | 1 - | 7,[illegible],000 |
| 3. | - | de engelske Jernbaner . . . . | 1840—[illegible][1]) | 1 - | [illegible],700,000 |
| | | — — — | [illegible]—[illegible][7]) | 1 - | [illegible],70[illegible],400 |
| | | — — — | [illegible]—[illegible]7[6]) | 1 - | 7,[illegible]4,000 |

[1]) Ifølge Dictionnaire du Commerce et de la Navigation. [2] Ifølge Jacqmin. [3] Ifølge Printzsköld: [illegible]. [4]) Ifølge Broch: Kongeriget Norge og det norske Folk. [5]) Statistical Abstract for the Principal Foreign Countries. [6] Ifølge [illegible] [7] [illegible] Fauchers Vierteljahrsschrift 1874 [illegible] Side [illegible]

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Ved de engelske Jernbaner . . . | 1866—1869[7]) | 1 - | 12,941,200 |
| | — — — | 1870—1873[7]) | 1 - | 11,196,600 |
| | — — — | 1874[7]) | 1 - | 5,556,300 |
| | — — — | 1875[7]) | 1 - | 29,823,500 |
| 4. | - de preussike Jernbaner . . . . | 1851—1856[1]) | 1 - | 28,000,000 |
| | — — — | 1871—1873[5]) | 1 - | 4,220,000 |
| | — — — | 1872—1873[5]) | 1 - | 8,460,000 |
| 5. | - de svenske Statsjernbaner . . . | 1856—1874[3]) | 1 - | 2,890,000 |
| 6. | - de norske Jernbaner . . . . | 1854—1874[4]) | 1 - | 4,500,000 |
| 7. | - de russiske Jernbaner . . . . | 1871—1872[5]) | 1 - | 6,430,000 |
| 8. | - de spanske Jernbaner . . . . | 1871—1872[5]) | 1 - | 936,000 |
| | — — — | 1871[5]) | 1 - | 1,920,000 |
| | Ved de ovenfor under No. 2, 4—8 nævnte Jernbaner . . . . | 1871—72 og 73 | 1 - | 4,000,000 |

Det er imidlertid nødvendigt ved denne Sammenligning at tage Hensyn til de af de Reisende gjennemsnitlig tilbagelagte Veilængder, da Faren for et Uheld selvfølgelig i høi Grad beror paa Reisens Længde.

I saa Henseende kan oplyses, at den midlere tilbagelagte Veilængde ved de franske Jernbaner i 1865 var 40 Kilometer, ved de preussiske i 1854: 43 Kilometer og i 1874: 34, ved de svenske Jernbaner i 1874: 49 Kilometer og ved de norske i samme Aar omtrent 26 Kilometer. Herved fremkommer følgende Forholdstal for hvert 1000 Kilometer, der er bleven tilbagelagt:[1])

| | | | |
|---|---|---|---|
| Preussen | 1851—56 | 1: | 1,204,000 |
| — | 1871—73 | 1: | 143,500 |
| Frankrige | 1863og65 | 1: | 440,000 |
| Sverige | 1856—74 | 1: | 141,700 |
| Norge | 1854—74 | 1: | 117,000 |

---

[1]) Forudsat at den midlere Veilængde ikke varierer meget inden et kortere Tidsrum.

Den store Variation mellem de enkelte Aar i Forbindelse med de for flere vigtige Lande manglende Opgaver over den midlere tilbagelagte Veilængde gjør det vanskeligt at finde det gjennemsnitlige Forhold.

Hvad Søreiser angaar, oplyser Lindsay[1]) efter officielle Opgaver, at i Aarene 1847—1873 fra Havne i Storbritanien og Irland afgik 22,186 Skibe med 5,388,163 Passagerer og 847,550 Mands Besætning, og at der ved Skibbrud af disse tabtes 6,129 Menneskeliv, hvilket giver et Forhold af

1: 1,017.

Desværre meddeles ikke Detailler, hvoraf Forholdet mellem Dampskibe og Seilskibe i denne Henseende kan beregnes, ligesaalidt som der paa det anførte Sted[2]) oplyses i hvilke Router disse Skibe have seilet. Det tør imidlertid antages, at den overveiende Del af disse Fartøier er afgaaet med Emigranter til Amerika, hvorved de have tilbagelagt en Strækning af 3,016 Sømil eller 5,585 Kilometer (ɔ: Afstanden mellem Liverpool og New-York). Sættes den midlere Veilængde lig 6,000 Kilometer har altsaa Tallet af Menneskeliv pr. 1000 Kilometer stillet sig som:

1: 6,102

altsaa omtrent 20 Gange saa meget som ved Jernbanefarten i Norge og Sverige.

Imidlertid forekommer ogsaa Exempler paa en høi Grad af Sikkerhed paa Søen. Saaledes skal under de talrige[3]) Reiser, der ere udførte af Cunardliniens Dampskibe i Aarene 1840—1875 ikke et Mennneskeliv, ja ikke engang noget Brev være gaaet tabt enten ved Skibbrud eller ved Kollision eller Ild eller ved nogen af de ellers altfor hyppigt forekommende Søulykker. Dette overordentligt gunstige Resultat tilskriver Lindsay fornemmelig den strænge Punktlighed og beundringsværdige Disciplin, der er bleven iagttage ombord.[4]) Ogsaa andre Dampskibslinier udmærke sig i lignende Retning.

Hvad Kanal- og Flodfarten samt den indenskjærs stedfindende Dampskibsfart angaar, er det sandsynligt, at Forholdet i det hele stiller sig gunstigere end ved de egentlige Søreiser; men Opgaver savnes til en sikker Bedømmelse heraf.

---

[1]) IV, 247. [2]) Den officielle Rapport selv har jeg ikke havt Anledning til at se. [3]) I senere Tid mere end 50 Reiser frem og tilbage ɔ: 100 Overfarter over Atlanterhavet hvert Aar. [4]) Lindsay IV, 239 o. f.

Ved Sammenligningen af Befordringssikkerheden ved Jernbane og Søreiser kommer forøvrigt ogsaa Antallet af Beskadigelser i Betragtning; dette kan ved de kontinentale Jernbaner anslaaes til 4 à 5 Gange saa stort som Antallet af de døde, medens det ved Søreiser antages at være af forholdsvis mindre Betydning.

Ved Godstransport er det bleven mig opgivet af en herværende Agent for et almindeligt Transportforsikringsselskab, at Assurancepræmien ved Jernbaner overhovedet kan antages at være mellem $^1/_4$ og $^1/_3$ af Sommerpræmien for Dampskibstransport af samme Veilængde. Forøvrigt finder Forsikring af Varer, der skulle forsendes med Jernbaner, hos os endnu saagodtsom ikke Sted. Vareforsendelser med første Klasses Dampskibe [1]) forsikres i Regelen med en $^1/_2$ af Noteringerne for Seilskibe, dog ikke under $^1/_4$ pCt.; ved Dampskibe i lavere Klasse og uden fuld Kraft tages høiere Præmie ($^2/_3$), skjønt denne Regel ikke er ganske fast. Hvad Forsendelser med Seilskibe angaar, da beror Assurancepræmien dels paa Afstanden, dels paa Farvandenes og Havnenes Beskaffenhed, dels paa Aarstiden samt paa Fartøiets Klasse. For enkelte Varer af farlig Beskaffenhed beregnes derhos Tillægspræmie. For Dækslast beregnes dels en betydeligt høiere Præmie, dels — navnlig til visse Aarstider — overtages ingen saadan Resico. De forskjellige Farvande ere gjerne inddelte i flere Zoner, indenfor hvilke de samme Præmienoteringer ere gjældende. Ved Forsendelser mellem det sydlige Norge og Steder ved Skagerak og Østersøen er saaledes Sommerpræmien for bedste Klasses Seilskibe (A 1 og A 2) i første Zone (ɔ: indtil Øresund $^3/_8$ pCt. [2]), i næste Zone (ɔ: indtil Windau) $^4/_8$ pCt, [2]), længere op $^4/_8$ à $^5/_8$ pCt. o. s. v, til Narva derimod (paa Grund af Havnens Beskaffenhed) 1 pCt. I Høst- og Vintermaanederne, samt i enkelte (navnlig de tropiske) Farvande til andre Aarstider, kunne Præmierne stige ganske betydeligt, saaledes i den botniske Bugt indtil 4 pCt. Den høieste Præmie, der i de ovenciterede Tariffer findes anført for den gunstige Aarstid, gjælder England—Japan og Kina samt visse Havne ved den mexikanske Bugt, hvor Præmien er 3 pCt. Den høieste Sats for Vintermaanederne var $6^1/_2$ pCt. fra Christiania til Hammerfest, hvorved forøvrigt mærkes, at der paa enkelte Steder slet ikke teg-

---

[1]) Søforsikrings Præmie-Tariffer 1876. [2]) Mærkelig nok har man i Søforsikringen endnu ikke indført Decimalsystemet.

nes Assurance for den ugunstigste Aarstid, da Farten enten er umulig eller forbunden med en særdeles høi Grad af Resico. Den laveste Sats var ¹/₄ pCt.

Hvilken Rolle Assuranceomkostningerne spille ved Dampskibs- og Seilskibsbefordring i forskjellige Ruter, vil erfares af omstaaende Tabel, hvoraf det fremgaar, at dette Moment ved de fleste Vareforsendelser er af underordnet Betydning, saa at det kun i Forening med andre Momenter kan bidrage til, at den ene Befordringsmaade bliver foretrukket fremfor den anden. Ved de specifisk værdifuldere Varer, f. Ex. Kolonial- og Manufakturvarer ere derimod Assuranceudgifterne, navnlig i den ugunstige Aarstid i Forhold til Fragten saa betydelige, at de i mange Tilfælde kunne siges at danne et afgjørende Moment ved Valget af Transportmaaden. De kostbarere Varer ere imidlertid baade for Handelsomsætningen (bortseet fra enkelte Grene af samme) og endnu mere for Transportvirksomheden af forholdsvis mindre Betydning. Tidligere har Assuranceudgifterne været større, hvilket bl. a. vil kunne sluttes deraf, at Gjennemsnitspræmien (uanseet Afstandene) ved de hamburgske Søforsikringer, der i senere Aar har dreiet sig om 1 pCt., i Aarene 1814—1815 var 3¹/₂ pCt. og 1816—25: 2¹/₃ pCt. [1]).

---

[1]) Hamburg's Handel und Schiffahrt 1875.

## Tabel, der viser Forholdet mellem Assuranseudgifter og Transportudgifter for forskjellige Vareslags.

| Route. | Vareslags. | Mængde-enhed. | Værdi i norske Havne pr. Mængde-enhed i 1874. | Udgift til Fragt i Aarene 1873—75 | | Assurancepræmie. | | | | Assuranceudgift. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Sommer. | | Høst.[1] | | Sommer. | | Høst. | |
| | | | Kroner. | Seil-skib. Kr. | Damp-skib. Kr. | Seil-skib. | Damp-skib. | Seil-skib. | Damp-skib. | Seil-skib. Kr. | Damp-skib. Kr. | Seil-skib. Kr. | Damp-skib. Kr. |
| Newcastle—Christiania | Stenkul. | Tons. | 20.00 | 7.25 | — | 1/2 % | 1/4 % | 1 3/4 % | 7/8 % | 0.10 | 0.05 | 0.35 | 0.18 |
| — Stockholm | do. | do. | 20.00 | 9.13 | — | 7/8 — | 7/16 — | 3 1/2 — | 7/4 — | 0.18 | 0.09 | 0.70 | 0.35 |
| Frederiksstad—London | Trælast, Battens. | Com.-L. | 153.00 | 32.40 | — | 1/2 — | 1/4 — | 2 — | 1 — | 0.76 | 0.38 | 3.06 | 1.53 |
| do. do. | do., høvlede Bord. | do. | 208.00 | 32.40 | — | 1/2 — | 1/4 — | 2 — | 1 — | 1.04 | 0.52 | 4.16 | 2.08 |
| Wiborg—London | Trælast, Battens. | do. | 153.00 | 46.50 | — | 7/8 — | 7/16 — | 3 1/2 — | 7/4 — | 1.34 | 0.67 | 5.36 | 2.68 |
| Bergen—Stettin | Sild (Fedsild). | Tønde. | 16.00 | 1.83 | 2.50 | 1/2 — | 1/4 — | 2 3/4 — | 11/8 — | 0.08 | 0.04 | 0.44 | 0.22 |
| Stettin—Bergen | Rug. | Tønde. | 17.00 | 0.89 | 1.25 | 1/2 — | 1/4 — | 2 3/4 — | 11/8 — | 0.08 | 0.04 | 0.47 | 0.23 |
| Bergen—Barcelona | Klipfisk. | Centner. | 18.00 | 1.46 | 2.13 | 1 — | 1/2 — | 2 5/8 — | 21/16 — | 0.18 | 0.09 | 0.47 | 0.24 |
| Hamburg—Bergen | Kaffe. | do. | 88.00 | — | 0.85 | 1/2 — | 1/4 — | 2 — | 1 — | 0.44 | 0.22 | 1.76 | 0.88 |
| Rio Janeiro—Bergen | do. | do. | 88.00 | 2.27 | — | 1 1/4 — | 5/8 — | 1 1/4 — | 5/8 — | 1.10 | 0.55 | 1.10 | 0.55 |
| Hamburg—Christiania | Uldvarer. | do. | 600.00 | — | 1.00 (?) | 1/2 — | 1/4 — | 1 3/4 — | 7/8 — | 3.00 | 1.50 | 10.50 | 5.25 |
| do. do. | Helsilkevarer. | do. | 5,000.00 | — | 1.00 (?) | 1/2 — | 1/4 — | 1 3/4 — | 7/8 — | 25.00 | 12.50 | 87.50 | 43.75 |

[1]) 1—15. November.

Resultatet af de i det foregaaende anstillede Undersøgelser angaaende de forskjellige Transportmidlers Nytteværdi lader sig altsaa sammenfatte saaledes, at Søtransport i denne Henseende overhovedet staar adskilligt under Jernbanetransporten, men at det fuldkomneste Søtransportmiddel, de regelmæssige Dampskibslinier, i flere vigtige Punkter staa Jernbanekommunikationen forholdsvis nær. Anderledes stiller sig Sagen i Henseende til det Hovedpunkt, som vi nu skulle gaa over til, nemlig Transportpriserne.

## § 14. De forskjellige Transportmaaders Kostende.

a) Hvad først Persontrafiken angaar, har Transportprisen pr. 100 Kilometer i de senere Aar stillet sig som følger [1])

I. Jernbaner:

| | 1. Klasse. Kroner. | 2. Klasse. Kroner. | 3. Klasse. Kroner. |
|---|---|---|---|
| Norge: Kongsvingerbanen | 6.60 | 4.40 | 2.70 |
| — Vestbanerne. . . . | — | 5.20 | 3.00 |
| Sverige . . . . . . . . . . . | 7.00 | 5.20 | 3.30 |
| Danmark . . . . . . . . . . | 7.40 | 5.30 | 3.30 |
| Preussen . . . . . . . . . . | 7.30 | 5.70 | 3.70 |
| Belgien . . . . . . . . . . . | 3.60 | 3.10 | 1.70 |
| Frankrige . . . . . . . . . | 7.50 | 5.70 | 4.00 |
| Italien . . . . . . . . . . . | 5.90 | 4.50 | 2.30 |
| England . . . . . . . . . . | 10.50 | 7.10 | 4.80 |
| II. Dampskibe. | | | |
| Norsk Kystfart [2]) . . . . . | — | 5.40 | 3.60 |
| Kristiania—Kjøbenhavn . | — | 6.50 | 4.33 |
| Kristiania—London . . . . | — | 5.90 | 4.00 |
| Liverpool—New-York. [4]) | | | |
| 1. Cunardlinien A. [3]) . . | 8.40 | 5.80 | — |
| 2. Cunardlinien B. samt Guion, Inman og White Star Linien . . . . . . | 6.48—7.10 | 5.48—6.09 | 4.83 |

[1]) Opgaverne for de preussiske, belgiske, franske, italienske og engelske Jernbaner ere tagne fra Schäffles Nationaløkonomi og angaa Aaret 1863. De øvrige angaa Aaret 1876 og støtte sig til de i Hendschels Telegraph meddelte Oplysninger med Undtagelse af de for Norge og Sverige meddelte. Ved de smalsporede Jernbaner er 1ste Klasse regnet lig 2den og 2den lig 3die. Den samme Beregningsmaade er fulgt med Hensyn til Dampskibe, undtagen hvor der er skjelnet mellem 3 eller 4 Klasser samt i et Par andre Tilfælde. [2]) Efter 40 Øre pr. norsk Sømil, reg-

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3. National Steam Nav. Comp.*) . . . . . . . . . | 5.48 | 4.83 | 3.24—3.89 |
| Hamburg—New-York*). . . | 6.72 | 4.03 | (1.61)[4]) |
| Rotterdam—New-York*) . . | 4.85 | 3.63 | 2.42—(1.31)[4]) |
| Southampton—St. Thomas*) | 10.48 | 8.99 | — |
| Havre—Martinique*) . . . . | 11.26 | 9.92 | 8.85 |
| Marseille—Konstantinopel*) | 10.56 | 7.96 | 4.61 |
| » —Alexandria*) . . | 12.09 | 7.77 | 4.60 |

Sammenligningen mellem de ovenanførte Priser forstyrres noget ved den Omstændighed, at de forskjellige Router og Befordringsmaader ved Siden af den egentlige Persontransport yde en forskjellig Grad af Bekvemmelighed m. m. Særlig fortjener i denne Henseende at bemærkes, at der ved Dampskibsbefordringen gives Adgang til fragtfrit at medtage en meget større Bagage end ved Jernbanerne. Forsaavidt Kosten ombord er indbefattet i Prisen, kan den maaske antages i Almindelighed at variere mellem 2 og 5 Kroner daglig, med Undtagelse af de første Klasses Paketskibe, hvor den anslaaes til 5 à 10 Kroner. Ved en gjennemsnitlig Fart af 500 Kilometer i Døgnet [5]) gjør dette 0.40—2 Kroner pr. 100 Kilometer, hvilket Beløb altsaa skulde fratrækkes i de for vedkommende Router anførte Priser. Ved de Jernbanereiser, der vare flere Dage, blive forøvrigt Udgifterne noget forøgede ved Omkostningerne ved Nattelogis samt i Regelen ogsaa ved Kjørselen til og fra Stationerne, medens den tilsvarende Udgiftsforøgelse ikke finder Sted ved Dampskibsreiser uden ved Reisens Begyndelse og Ende. Endelig bør det ogsaa bemærkes, at de Afstande, der ligge til Grund for de ovenfor meddelte Opgaver, for Dampskibsreisernes Vedkommende ere regnede efter den kortest mulige Route, medens for Jernbanernes Vedkommende disses egen Længde bliver det bestemmende, selv om Linierne gjøre betydelige Bøininger.

Uagtet ovenstaaende Oplysninger ikke ere tilstrækkelige til en fuldstændig Bedømmelse af Forholdet, synes man dog at kunne uddrage den Slutning, at Jernbane- og Dampskibsreiser overhovedet koste omtrent lige meget i Forhold til de tilbagelagte Afstande, idet dog Jernbanebefordringen for 2den og

---

net efter Afstanden i den almindelige Dampskibsled. I enkelte Ruter er Taxten billigere. [3]) ɔ: ved de Skibe, der ikke medtage Mellemdækspassagerer. [4]) ɔ: Mellemdækspassagerer (Emigranter). [5]) Se ovenfor Side 36.
*) ɔ: inclusive Fortæring ombord.

3die Klasse i det hele synes at være noget billigere end Dampskibsbefordringen.

Herved er ikke taget Hensyn til Priserne for Mellemdækspassagerer ved Emigrantbefordringen over Hamburg og Rotterdam. Fra Kristiania til Chicago har Transporten for Emigranter med Tillæg af Kost i senere Aar kostet ca. 2 Kr. pr. 100 Kilometer og fra Kristiania til Kvebek med Seilskib henved 1 Krone pr. 100 Kilometer.

Paa almindelige Landeveie koster Persontransporten omtrent 9 Kroner ved Diligencefart og 10—16 Kroner ved vor sædvanlige Skydsbefordring for enkelt Person, men 7—11 Kroner, naar to Personer befordres samtidig, — alt beregnet pr. 100 Kilometer.

b) Hvad Godstransporten angaar, hidsættes følgende Opgaver om Transportpriserne, udtrykt i Øre pr. Ton-Kilometer (T. K.), ɔ: Prisen for Transporten af en Ton pr. Kilometer[1]):

[1]) 10 Øre pr. T. K. vil sige det samme som 5.65 Øre = 1.695 Skilling pr. Centnermil.

## I. Jernbaner.

**a) norske, svenske, danske, holstenske og ungarske Jernbaner, beregnet for en Distance af 100 Kilometer [1]):**

| Vareslags. | Norske Jernbaner.[2]) | Svenske Statsbaner. | Danske Baner. | Altona-Kiel. Jernbanen. | Ungarske Baner. |
|---|---|---|---|---|---|
| Korn . . . . . | 9,4—12,7. | 6,4. | 6,4. | 6,1. | 5,5. |
| Do. i hele Ladninger | — — | — | 2,9. | 3,7. | 3,6. |
| Kjød og Flesk, Smør | 9,4—12,7. | 9,5. | 12,4.[3]) | — | 7,9. |
| Trælast i hele Vognladninger: | | | | | |
| Planker . . . | 4,0—5,7. | 3,7. | 2,9. | 2,5. | 3,6. |
| Bord . . . . | 3,5—4,9. | 3,7. | 2,9. | 2,5. | 3,6. |
| Rundt Tømmer | 3,5—4,9. | 2,9. | 2,9. | 2,5. | 3,6. |
| Stenkul og Mineralier } hele Vognladninger . | 3,0—4,5. | 2,3. | 2,9. | 2,5, | 3,6. |

b) Andre Jernbaner.

Transportprisen for Stenkul var ved den engelske London & North Western[4]) Jernbane i 1865: ved en Distance af 100 Kilometer 4,8 Øre pr. T. K., iberegnet Expeditionsudgifter, ved den franske Nordbane gjennemsnitlig for alle Distancer 2,5 Øre, ved den franske Østbane do. 3,2 Øre, ved de preussiske Jernbaner i 1867 2,7 Øre[5]). Ifølge Schäffles Nationaløkonomi, S. 253 kostede Stenkultransporten ved 120 Kilometers Distance 3,6—3,8 Øre pr. T. K. ved 3 engelske Jernbaner og 2,8—4,0 gj. 3,6 Øre pr. T. K. ved 7 franske Jernbaner. For kortere Afstande var Prisen meget dyrere, navnlig ved de engelske Jernbaner.

---

[1]) Efter velvillig Opgave fra Ingeniør Solberg, Jernbanedirektørens Kontor. [2]) Efter Opgaver for Vestbanerne samt Eidsvolds- og Kongsvingerbanen; de høieste Taxter gjælde i Regelen Eidsvoldsbanen, de billigste Kongsvingerbanen. [3]) o: med Hurtigtog; i hele Vognladninger 4 Øre pr. T. K. [4]) Efter Jaquemin. [5]). Efter A. Meitzen: Der Boden etc. des Preuss. Staates (senere skal Taxten være nedsat til 1 Pfennig pr. Centnermeile = 1,82 Øre pr. T. K.) For Ilgods var Taxten i 1867 18,9 Øre pr. T. K.

c) De gjennemsnitlige Transportpriser for Varer af forskjellig Slags ved den midlere tilbagelagte Distance udgjorde:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Ved de | norske Jernbaner | i 1874 [3]) | 6,3 | Øre | pr. T. K. |
| — | svenske Statsbaner | i 1874 [3]) | 5,4 | — | — |
| — | sjællandske Jernbaner | i 1874 [3]) | 9,1 | — | — |
| — | jyllandske — | i 1874 [3]) | 6,3 | — | — |
| — | preussiske [4]) — | i 1844 | 12,4 | — | — |
| — | — — | i 1857 | 5,8 | — | — |
| — | — — | i 1867 | 4,2 | — | — |
| — | franske — | i 1840 [5]) | 7,2 | — | — |
| — | — — | i 1865 [1]) | 4,1-4,8 | — | — |
| — | for alle Varer undtagen Mineralier ved de franske Nord- og Østbaner [1]) | | 4,4-6,3 | — | — |
| — | do. ved Great-Northern Railway [1]) | | 8,6 | — | — |

## II. Landeveie.

Transporten af 1 Ton tunge Varer kan i Norge [6]) antages at koste pr. Kilometer:

| | |
|---|---|
| paa de bedre Hovedveie . . . | 20—25 Øre. |
| paa Bygdeveie. . . . . . . | 30—40 — |
| paa de norske Veie overhovedet | 25—35 — |

I Frankrige [7]) og Tyskland [8]) regnes i Almindelighed 18 Øre pr. T. K. Paa de bedste Chausseer antages Prisen at kunne ansættes til 10—15 Øre pr. T. K.

Paa Hesteryg regnes i Norge fra 72 Øre til 1 Kr. 50 Øre efter Veiens Beskaffenhed; i Frankrig regnes Transporten paa Mulæselryg til 1 fr. = 72 Øre. pr. T. K.

I Slutningen af det 18de Aarhundrede kostede Kjørselen mellem London og Leeds 62 Øre og mellem Liverpool og Manchester 70 Øre for de samme Varer, hvis Transport paa Jernbane nu koster 14 à 18 Øre.

## III. Søveie.

I nedenstaaende Tabel vil man finde sammenstillet Opgaver over Transportpriser i flere af de vigtigste Router.

---

[3]) Efter officielle Opgaver. [4]) Efter A. Meitzen. [5]) Journ. des Econom. Bind 39, Side 369. [6]) Efter Opgave fra Veidirektøren. [7]) Journ. des Econ. Bind 38, Side 298. [8]) Schäffle I., 223.

Transportpriser i Sørouter for Aarene 1865—1875.[1])

| Ladnings- og Lossesteder. | Fragtnotering. | Do. pr. 1000 Kilogr. Kroner. | Afstand efter den korteste Søroute. | | Transportpris pr. Ton-Kilometer i Øre. | Aar, for hvilke Opgaven gjælder. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | eng. Sømile. | Kilometre. | | |
| Wiborg (eller finske Havne overhovedet): | | | | | | |
| til London . . . . . . . | sh. 51,67 (o: 51 sh. 8 d.) pr. Ptbg. St. | 18,6. | 1,350. | 2,500. | 0,74. | 1866—1875. |
| - Hull . . . . . . . . . . | « 47,86 — | 17,2. | 1,260. | 2,333. | 0,74. | do. |
| - Englands Østkyst . . | « 45,53 — | 16,4. | 1,250. | 2,315. | 0,71. | do. |
| - Bristol . . . . . . . . . | « 58,76 — | 21,2. | 1,765. | 3,269. | 0,65. | 1866—1873. |
| - Amsterdam . . . . . | fl. 30,25 og 15 pCt. — | 20,9. | 1,213. | 2,246. | 0,93. | 1866—1875. |
| - Antwerpen . . . . . | fr. 70,62 og 5 pCt. — | 21,4. | 1,270. | 2,352. | 0,91. | do. |
| - Bordeaux . . . . . . | « 97,53 og 5 pCt. — | 29,5. | 1,962. | 3,633. | 0,81. | do. |
| - Marseilles . . . . . . | « 102,40 og 5 pCt. — | 31,0. | 3,290. | 6,093. | 0,51. | 1870—1875. |
| Kvebek—London . . . . . . | sh. 82,65 pr. Pbg. St. | 29,8. | 2,940. | 5,444. | 0,55. | 1866—1875. |
| « Liverpool . . . . . | | | 2,634. | 4,878. | 0,61. | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pensacola—England (Liverpool) | « 41,10 pr. Load. | 44,4. | 4,650. | 8,611. | 0,52. | 1868—75. |
| Gefle-London | « 49,64 pr. Ptbg. St. | 17,9. | 1,205. | 2,231. | 0,80. | 1869—75. |
| Fredrikstad—London | « 20,24 pr. Chr. Std. | 13,0. | 600. | 1,111. | 1,16. | 1871—75. |
| Christiania « | à 103¹/₈ eng. Cbf. | | 650. | 1,204. | 1,08. | |
| Drammen « | « 24,70 pr. Dr. Std. à 121⁷/₈ eng. Cbf. | 13,1. | 640. | 1,185. | 1,11. | do. |
| Newcastle—Christiania | Lstr. 8,46 pr. Keel. | 7,3. | 530. | 981. | 0,74. | 1872—75. |
| « Trondhjem | « 9,36 — | 8,0. | 650—700. | 1,250. | 0,64. | 1872, 74 og 75. |
| « Gøteborg | « 8,11 — | 7,0. | 526. | 974. | 0,72. | 1872, 74 og 75. |
| « Stockholm | « 10,67 — | 9,1. | 980. | 1,815. | 0,50. | 1872—74. |
| « Constantinopel | « 16,70 — | 14,3. | 3,350. | 6,204. | 0,23. | 1869—75. |
| Newcastle—Alexandria | « 19,00 — | 16,3. | 3,320. | 6,148. | 0,27. | do. |
| « Bombay | « 30,10 — | 25,8. | c. 10,870. | 20,130. | 0,13. | 1868—73. |

[1]) Fragtnoteringerne støtte sig for den største Del til de i Aarsberetningerne fra de svenske og norske Consuler derom meddelte Opgaver, den opgivne Mileafstand til Opgaver, der dels ere meddelte i et af Board of Trade i 1859 udgivet Værk (Passage Table and General Sailing Directions), dels ere erhvervede ved den herværende geografiske Opmaaling.

| Ladnings- og Lossesteder. | Fragtnotering. | Do. pr. 1000 Kilogr. Kroner. | Afstand efter den korteste Seroute. | | Transport-pris pr. Ton-Kilometre i Øre. | Aar, for hvilke Opgaven gjælder. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | eng. Sømile. | Kilometre. | | |
| Cardiff—Rio Janeiro . . . . | sh. 25,6 pr. Ton. | 23,0. | 5,050. | 9,352. | 0,25. | 1869—75. |
| « New York . . . . . | « 16,4 — | 14,8. | 3,000. | 5,556. | 0,27. | 1871 og 72. |
| « Havana. . . . . . . | « 13,5 — | 12,1. | 4,050. | 7,500. | 0,16. | 1872 og 1875. |
| « St. Thomas . . . . | « 14,5 — | 13,0. | c. 3,550. | 6,574. | 0,20. | 1869 og 1875. |
| Kønigsberg—Firth of Forth | « 2,38 pr. 500 eng. lbs. Hvede. | 9,59. | 932. | 1,726. | 0,56. | 1866—75. |
| — Kulhavn i England . | « 2,31 pr. 500 do. | 9,31. | | | 0,54. | 1870—75. |
| — London pr. Dampsk. | « 2,79 — — | 11,25. | 1,032. | 1,911. | 0,59. | do. |
| — Hull — | « 2,58 — — | 10,40. | 942. | 1,745. | 0,60. | do. |
| — Amsterd. pr. Seilskib | fl. 18,60 pr. 2400 Kilo Hvede. | 11,62. | | | 0,70. | 1866—75. |
| — — — | « 17,53 — — | 10,96. | c. 900. | 1,667. | 0,66. | 1872, 73, 75. |
| — — pr. Dampskib | « 21,67 — — | 13,54. | | | 0,81. | do. |
| — Øst-Norge pr. Seilsk. | Mk. 27 pr. 2500 Kil. Rug | 9,60. | | | | |
| — — — | Sk. Hbco. 12,0 pr. Td. Rug à 104 Kilo. | 9,62. | 592 [1]) | 1,096. | 0,88. | 1866—75. |

[1]) Afstanden mellem Königsberg og Christiania.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bergen—Stettin Seilskib . . | Kr. 1,83 pr. Td. Sild à 3 Ctr. | 12,20. | | | 1,11. | |
| — — Dampskib . | « 2,50 — — | 16,70. | 596. | 1,104. | 1,51. | 1873—75. |
| Stettin—Bergen Seilskib . . | « 0,89 pr. Td. Rug. | 8,90. | | | 0,81. | do. |
| — — Dampskib . | « 1,25 — — | 12,50. | | | 1,13. | |
| Hamburg—Bergen Dampsk. | « 17,0 pr. Ctr. Kaffe. | 17,00. | c. 460. | 850. | 2,00. | do. |
| Odessa—London Seilskib . . | sh. 41,80 pr. Ton Talg. | 27,10. | 3,588. | 6,644. | 0,41. | 1867—74. |
| Taganrog—Bristol — | « 51,60 — — | 33,40. | 3,660. | 6,778. | 0,49. | do. |
| New York — — | « 7,40 pr. Quarter Hvede. | 31,00. | 3,250. | 6,019. | 0,52. | 1870—75. |
| Akyab — — | « 69,64 pr. Ton Ris | 62,68. | 11,440. | 21,185. | 0,30. | 1866-69 og 1871-74. |
| New York—London — | « 5,68 pr. Fad Petrol. à 40 Gallons (0,16 Ton) | 31,95. | 3,250. | 6,019. | 0,53. | 1866, 69, 71—74. |
| Cardiff—New York — | sh. 18,38 pr. Ton Rails | 16,54. | 3,000. | 5,556. | 0,30. | 1869, 73, 74. |
| — — — | (Kr. 44,40 pr. Com.-Læst Rails) | 14,80. | 3,000. | 5,556. | 0,27. | 1866—74. |
| Rio Janeiro—Bergen Seilsk. | « 22,70 pr. Ton Kaffe | 22,70. | 5,750. | 10,648. | 0,21. | 1873—75. |

I Meitzens før citerede Værk[1]) findes meddelt endel lignende Fragtopgaver, hvoraf hidsættes følgende:

| Ladnings- og Lossesteder. | Fragtnotering. | Mileafstd. i eng. Sømile. | Transportpris | | Aar, for hvilke Opgaven gjælder. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | pr. tydsk Centr. mil i Pfenn. | do. pr. Ton-Kilometer i Øre. | |
| Danzig—London . . . | 3½ sh. pr. Qrt. Hvede | 1,000 | 0,34 | 0,62 | 1852—62 |
| — — . . . . | 16 « pr. Load Furutømmer | 1,000 | [2])0,52 | 0,95 | « |
| — Engl. Østkyst | 3 sh. pr. Qrt. Hvede | 868 | 0,34 | 0,62 | « |
| — Liverpool . . . | 4 « do. do. | 1,568 | 0,25 | 0,46 | « |
| Kønigsberg—London . | 2¾ « do. do. | 1,032 | 0,26 | 0,47 | 1862—66 |
| Stettin—London . . . | 3¼ « do. do. | 888 | 0,34 | 0,62 | 1860—66 |
| — Firth of Forth | 2¼ « do. do. | 792 | 0,28 | 0,51 | 1862—66 |
| Danzig—Rotterdam . | 18 fl. pr. Læst à 2400 Kil | 900 | 0,32 | 0,58 | 1852—62 |
| Kønigsberg — . . | 20 « do. do. | 932 | 0,37 | 0,67 | 1863—66 |
| Stettin — . . | 20 « do. do. | 788 | 0,43 | 0,78 | 1861—65 |
| Stettin Antwerpen . . | 20 « do. do. | 840 | 0,41 | 0,75 | 1860—66 |
| Danzig—Bordeaux . . | 65 fr. pr. Læst Træv. à 80 Cbf. = 2,400 Pd. | 1,580 | [2])0,66 | 1,20 | 1853—62 |
| Stettin — . . | 48 fr. + 15 pCt. pr. do. | 1,468 | 0,58 | 1,06 | 1861—65 |
| Stettin—Marseilles . . | 50 Mk. Bco. + 15 pCt. pr. 8 Oxhoft Spiritus à 1200 Kilogr. | 2,884 | 0,52 | 0,95 | « |
| Engl. Østk.—Stettin . | 9½ Lst. pr. Keel Kul | 756 | 0,29 | 0,53 | 1860—66 |
| — Danzig | 5 « do. do. | 868 | 0,14 | 0,25 | 1852—62 |
| — Memel . | 6½ « do. do. | 920 | 0,16 | 0,29 | 1862—66 |
| Firth of Forth—Memel | 5 « do. do. | 956 | 0,13 | 0,24 | 1863—66 |
| Torrevieja—Memel . . | 18½ sh. pr. Ton Salt | 2,232 | 0,15 | 0,27 | 1862—66 |
| Kønigsb.—Stockholm | 7½ Th. Hb. Bco. pr. Hb. Læst = 4000 Pd. Rug | 348 | 0.95 | 1,73 | 1862—64 |
| — Christiania | 14 Sch. Bco. pr. norsk Td. Rug à 2, 53 Berl. Scheffel | 592 | 0,53 | 0,96 | 1862—67 |
| — Stettin . . | 5 Thaler pr. Last Hvede à 4000 Pd. | 280 | 0,64 | 1,16 | 1864—66 |

[1]) Der Boden etc. der preuss. Staates III., 280. Forsaavidt flere af Opgaverne angaar et Tidsrum, der indbefatter Krigsaaret 1864, kunde de synes ikke at være fuldt sikre som Maalestok for de normale Fragter. Efter den Maade, hvorpaa Middelnoteringerne sees at være beregnede, kan det imidlertid antages, at Virkningen af det nævnte forstyrrende Moment i det hele er ganske uvæsentlig. [2]) Meitzen regner 15 Centner pr. Load

## IV. Kanaler og Floder.

Efter Middeltallet af de af Meitzen meddelte Opgaver over Fragtsatserne paa de preussiske Kanaler og Floder i Aarene 1860—66 skulde Transportpriserne overhovedet kunne ansættes saaledes, udtrykte i Pfennige for tysk Centnermil:

| Floder. | Antal Opgaver. | | Maximum. | Minimum. | Arithmetisk Gjennemsnit. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | a [1]) | b [1]) | | | a | b |
| Memel og Pregel | 8 | 6 | 1,82 | 0,45 | 0,78 | 0,66 |
| Weichsel . . . . | 4 | 2 | 1,28 | 0,64 | 0.90 | 0,85 |
| Warthe og Oder | 12 | 10 | 1,67 | 0,68 | 1,13 | 1,12 |
| Havel og Oder | 7 | 5 | 1,59 | 0,73 | 1,14 | 1,14 |
| Elben. . . . . . | 7 | 5 | 1,50 | 0,44 | 1,00 | 1,02 |
| Ems . . . . . . | 1 | 1 | 1,25 | 1,25 | 1,25 | 1,25 |
| Rhinen . . . . . | 7 | 5 | 1,13 | 0,23 | 0,68 | 0,68 |

Gjennemsnitsprisen for de med b betegnede Opgaver udgjør for samtlige Floder 0,96 Pfenn. pr. Centnermil = 1,75 Øre pr. Ton-Kilometer. For de franske Kanaler og Floder angives[2]) Transportprisen til 1½ Centimes = 1,08 Øre pr. T. K.

I det glommenske Vasdrag udgjør Flødningsudgifterne pr. Tylt à 100 Kubikfod à ca. 40 Pd. i Gjennemsnit som følger[3]):

| | Flødningens Art. | Længde i norske Mile. | Pris pr. Tylt i Kroner og Øre. | Pris pr. T. K. i Øre. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Tværelvflødning . . . . . | gj. ca. 2 Mile. | 1,25. | 2,80. |
| 2. | Fællesflødning til Fetsund | | | |
| | a) Elveflødning . . . | 16 — | 0,19. | 0,05. |
| | b) Lændsebehandling | « — | 0,64. | — |
| | Tilsammen | 16 Mile. | 0,83. | 0,23. |
| 3. | Dampskibsslæbning over Øieren | 4 — | 0,50. | 0,55. |
| | Ialt | 22 Mile. | 2,58. | 0,52. |

Trælast = 45 Centner pr. Ptbg. Std., hvilket turde være noget for lavt. Regnes som i foranstaaende Tabel 50 Centner pr. Petersb. Stand., bliver Transportprisen for Trælast at reducere med $\frac{1}{10}$, altsaa her = 0,47 Pf. pr. Centnermil.

[1]) a ɔ: i det hele, b ɔ: med Fradrag af Maximums- og Minimumssatserne; Gjennemsnitstallet antages nemlig at blive noget sikrere, naar man af Beregningen udelader de extreme Opgaver. [2]) Journal des Economistes B. 38 (1875), Side 298. [3]) Efter Opgaver fra Direktøren for Fællesflødningen.

c) Af foranstaaende Oplysninger vil det sees, hvilke store Fordele Vandveien i Almindelighed frembyder for Varetransporten. Paa Grund af Fragtsatsernes store Forskjellighed indenfor en og samme Transportart kan Prisforholdet mellem de forskjellige Transportarter indbyrdes kun vanskeligt angives; men naar man vil danne sig et omtrentligt Begreb om Forholdet, kan man i Henhold til foranførte Opgaver udtrykke de almindeligste Transportpriser pr. Ton-Kilometer for tunge, grove Varer ved følgende Række:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. Rideveie (Kløvveie) . . . . . | 70—80 | Øre | pr. TK. |
| 2. Almindelige Kjøreveie . . . . . | 20—30 | « | — |
| 3. Chausseer . . . . . . . . . . | 10—20 | « | — |
| 4. Jernbaner a) Varer overhovedet . | 4— 7 | « | — |
| — b) grovere Varer . . . | 2— 4 | « | — |
| 5. Kanaler og Floder . . . . . . | 1— 2 | « | — |
| 6. Søveie: a) naar Afstanden er under 2000 Kilometer | $^3/_4$—$1^1/_4$ | « | — |
| b) —2000—5000 — | $^1/_2$—1 | « | — |
| c) — over 5000 — | $^1/_4$—$^1/_2$ | « | — |

Som det vil sees, er Forskjellen ganske overordentlig, og det vil heraf kunne sluttes, hvilken betydningsfuld Rolle Vandtransporten maa spille i den hele Omsætnings Økonomi, idet selv den billigste Jernbanetransport neppe kan stilles ved Siden af den dyreste Søtransport.

Af endnu langt større relativ Betydning maatte denne Befordringsmaade have været i de Tider, da man ikke havde Jernbaner, og da selv Landeveiene vare i en daarlig Forfatning, medens Søtransporten vistnok ogsaa var ufuldkommen, men dog forholdsvis ikke stod saameget tilbage som de øvrige Kommunikationsmidler.

I Henseende til Forholdet mellem de almindelige Tranportpriser for Seilskibs- og Dampskibsbefordring bemærkes, at sidstnævnte vistnok i Regelen er noget dyrere, men at Forskjellen for de fleste Varers Vedkommende ikke er betydelig, og at endog i enkelte Tilfælde Dampskibe maa seile for en lavere Fragt end Seilskibene. Dette er f. Ex. ofte Tilfælde med Trælastfragterne fra Christiania til England og Nordfrankrige, idet Aarsagen dels er den, at det ved Trælastudførselen i Almindelighed ikke kommer an paa, om Ladningen fremkommer noget før eller senere, dels stikker deri, at Dampskibene maa laste i en forholdsvis kortere Tid, hvilket medfører Uleilighed for Afskiberen. Da den sidstnævnte Omstæn-

dighed i Grunden er et Omkostningsspørgsmaal, indeholder det anførte Tilfælde kun tilsyneladende en Afvigelse fra den almindelige Regel, uagtet det vistnok ikke kan antages, at de samlede Forsendelsesudgifter for Trælast stille sig synderligt høiere ved Befordring med Dampskib end med Seilskib.

Skibsfartens Stilling i Kommunikationsmidlernes Række kan efter det ovenfor udviklede overhovedet karakteriseres paa følgende Maade:

Hvad Persontransporten angaar, staar den Nyttevirkning, der opnaaes ved det fuldkomneste Søkommunikationsmiddel, Dampskibet, overhovedet tilbage for Jernbanebefordringen, men over den almindelige Landeveisbefordring. Da derhos Transportpriserne i det hele neppe ere saa billige som ved Jernbanerne, staa disse i Henseende til Persontransport ubetinget øverst.

Hvad Godstrafiken angaar, yder Skibsfarten, navnlig ved Befordring af de grovere Artikler, i det væsentlige næsten den samme Nyttevirkning som Jernbanetransporten og er ganske betydeligt billigere end denne saavelsom enhver anden Transportart.

---

# Fjerde Afsnit.

## Skibsfarten seet fra Transportsælgerens, Skibsrederens, Standpunkt.

### Første Kapitel: Skibsrederiets Indtægter og de samme betingende Faktorer.

#### § 15. Fragtnoteringen.

Jeg skal nu gaa over til at betragte Skibsfarten fra Transportsælgerens, altsaa Skibsrederens, Standpunkt.

Skibsrederens Indkomst bestaar i Overskudet af Bruttofragten over Skibsfartsudgifterne. Da den saaledes er en Differents mellem disse to Størrelser, kan den forøges dels ved en Forøgelse af Bruttoindtægten, dels ved en Formindskelse i Driftsudgifterne.

Af de Faktorer, der influere paa Bruttoindtægtens Størrelse, er selvfølgelig Fragtsatsen den vigtigste. Fragterne noteres i Regelen pr. Reis, idet der fastsættes en bestemt Betaling for hver Vægt-, Rum- eller Mængdeenhed af de transporterede Varer eller ogsaa pr. Ton af Skibets Drægtighed; sjeldnere stipuleres der en rund Sum for det hele Fartøi (Rouge-Befragtning) eller et vist maanedligt Beløb pr. Ton for Fartøiets Leie.

I Henseende til de ved Befragtningerne benyttede Enheder hersker der en meget forskjellig Praxis paa de forskjellige Steder; saaledes bruges ved Trælastfragter fra Norge ikke mindre end 6 forskjellige Enheder, Christiania Standard ($103^{1}/_{8}$ eng. Cub. Fod), Drammens Standard ($121^{7}/_{8}$), Petersburger Standard (165 eng. Cub. Fod ved Planker, 150 Cub. Fod ved huggen Last og 120 Cub. Fod ved Rundlast), fremdeles Throndhjems Std., Christiansands Std. samt Cubikfavn for Splitved. Ved Kornfragter bruges dels mange forskjellige Slags Hulmaal, dels især

i senere Tid Vægtenheder af forskjellig Størrelse. I Henseende til den ved Befragtningen anvendte Myntsort, anvendes ikke altid den paa Ladnings- eller Lossestedet brugelige, men undertiden en fremmed Myntsort, saaledes ved Befragtninger fra Sverige til Spanien Francs, fra Bergen til Italien hollandske Styver, fra Italien til Norge Hbgr. Bco. eller Reichsmark. Fragten noteres snart in full, d. v. s. den virkelige fulde Fragtpris, snart med et Tillæg (5 pCt. eller 15 pCt. eller et vist fast Beløb — «Gratification»), hvor altsaa den virkelige Fragtpris er større end Noteringen.

Ved Fragtnoteringer paa Steder, hvorfra der udskibes mange forskjellige Slags Varer, noteres fortrinsvis Fragtsatserne for en enkelt eller nogle enkelte Stapelartikler, idet Satserne for de øvrige Artikler beregnes efter disse i Overensstemmelse med de for hvert Sted vedtagne Reduktionsskalaer, saaledes f. Ex. i Odessa pr. Ton Talg. En international ensartet Fragtnoteringspraxis med visse universelle Standardenheder og paa ensartet Grundlag byggede Reduktionsskalaer vilde være af *stor* Betydning for Skibsfarten til Erhvervelse af den Oversigt over Fragtforholdene, som under den nuværende brogede Mængde af forskjellige Noteringer kun med største Vanskelighed lader sig istandbringe. En saadan Foranstaltning vilde staa i god Samklang med de Bestræbelser, som i senere Aar med Held ere gjorte for at tilveiebringe ensartede internationale Regler for Skibsmaalingen.

Ved Siden af den egentlige Fragtsats ere de nærmere Bestemmelser ved Befragtningskontrakten eller Certepartiet ikke uden Betydning. Navnlig kommer det her an paa Bestemmelserne om Antallet af Liggedage (ɔ: det Antal Dage, i Løbet af hvilke Befragteren er pligtig til at levere og Ladningsmodtageren til at modtage Ladningen), i Forbindelse med Betalingen for Overliggedage, fremdeles om det Sted i vedkommende Havn eller Havnedistrikt, hvor Ladningen skal indtages eller udlosses, Bestemmelsen om den Myntsort og Kurs, hvorefter Fragtbeløbet skal beregnes, o. s. v.

Ved Undersøgelsen af, hvorledes Fragtsatserne (med de nærmere Bestemmelser, der følge af Certepartiets Indhold,) indvirke paa Skibsredernes Bruttoudbytte, skulle vi først a) betragte det enkleste Tilfælde, nemlig at et Fartøi stadig sysselsættes i en bestemt Route og dernæst undersøge b) hvorledes Forholdet influeres af den Omstændighed, at der er Anledning til at vælge mellem forskjellige Fragter og Fragtrouter.

I det først anførte Tilfælde afhænger Bruttofragtens Størrelse væsentligt af følgende Faktorer:

1. Fartøiets Lasteevne samt Adgangen til at faa mere eller mindre fuld Ladning.
2. Seiladsens og Havneexpeditionens Hurtighed.
3. Farttidens midlere Længde Aar om andet.

### § 16. Fartøiernes Lasteevne.

I Henseende til den Indflydelse, Lasteevnen udøver, er det en Selvfølge, at jo større et Fartøi er, desto større vil Fragtbeløbet blive, men det følger ikke deraf, at det ogsaa vil kunne fortjene en i Forhold til Tonnagen lige stor Bruttofragt. Det er nemlig ofte Tilfældet, at Befragterne enten paa Grund af Beholdningernes Størrelse paa Afskibningsstedet, eller fordi Afskibning i mindre Partier passer bedst til det fremmede Markeds Forhold, ikke have Brug for store Fartøier, men foretrække de mindre. Et større Fartøi maa derfor ofte nøie sig med ufuldstændig Ladning eller ogsaa med lavere Fragtsatser. Muligheden af at erholde tilstrækkelig Sysselsættelse for *store* Fartøier beror overhovedet paa Omsætningsforholdene paa Export- og Importstederne, idet man som almindelig Regel kan opstille, at jo større Handelsomsætningen er mellem to Steder, desto mere Brug vil der under ellers lige Forhold være for store Fartøier, hvorved forøvrigt Varernes mere eller mindre voluminøse Beskaffenhed selvfølgelig kommer i særlig Betragtning.

Det vil senere blive paavist, at de store Fartøier, naar en vis Grændse ikke overskrides, have forholdsvis mindre Omkostninger end de mindre Fartøier; men et væsentligt Moment ved Spørgsmaalet om, hvor denne Grændse er, ligger netop i Omsætningens Behov for store Skibe. Den stigende Anskaffelse af disse er ogsaa gaaet for sig samtidig med en storartet Udvikling af Handelsomsætningerne. Som en anden Omstændighed, der influerer paa Behovet af store Fartøier, kan mærkes den i enkelte Havne stedfindende Koncentrering af Udskibningen til visse Maaneder af Aaret, f. Ex. i Østersøhavnene, paa Grund af disse Havnes Spærring af Is i den lange Vinter. Forøvrigt bemærkes, at i mange Tilfælde, hvor Omsætningsforholdene tillade eller begunstige Anvendelsen af store Fartøier, kan Naturforholdene være til Hinder, idet Fartøierne paa Grund af sin Størrelse dels kunne være for dybtgaaende, dels vanskelige at manøvrere. Den førstnævnte Hindring har man mangesteds og navnlig i England søgt at afhjelpe ved storartede

Uddybningsarbeider i Havne og Indseilingsled; i sidstnævnte Henseende har man ved Skibsbygnings- og Navigationskunstens Fremskridt samt ved Dampkraftens Anvendelse i betydelig Grad udvidet Grændsen for Fartøiernes Størrelse.

I det ovenfor nævnte Great Eastern, der maaler ca. 13,000 Reg. Tons,[1]) har man det mærkeligste Exempel paa et Tilfælde, hvor de tekniske Vanskeligheder ere blevne overvundne, men hvor de økonomiske Betingelser ikke have været tilstede.

Som Exempler paa særdeles store Fartøier kan forøvrigt nævnes.

| | Seilskibe. Antal. | Seilskibe. Reg. Tons | Dampskibe. Antal. | Dampskibe. Reg. Tons |
|---|---|---|---|---|
| 1. Den britiske Handelsflaade ved Udgangen af 1875: | | | | |
| over 3000 R. Tons. | 1: | 3.389 | 9: | 39.162 |
| 2500—3000 — | 3: | 8.116 | 26: | 71.236 |
| 2000—2500 — | 11: | 24,059 | 63: | 140.356 |
| 2. Den tyske Handelsflaade Decbr. 1873: | | | | |
| 2000—2500 R. Tons. | „ | „ | 28: | 60.289 |
| 1600—2000 — | „ | „ | 13: | 23.982 |
| 1400—1600 — | 3: | 4.516 | 9: | 13.474 |
| 1000—1400 — | 33: | 37.321 | 11: | 12.452 |
| 3. Den norske Handelsflaade Decbr. 1875: | | | | |
| 1400—1600 R. Tons. | „ | „ | 2: | ca. 3000 |
| 1000—1400 — | 22 | ca. 2500 | 6: | ca. 6000 |

Ved Siden af Fartøiets Størrelse er ved Spørgsmaalet om dets Lasteevne ogsaa Konstruktionen af Betydning. Fartøier af solid og hensigtsmæssig Bygning kunne føre større og tungere Ladninger end andre; navnlig bliver Forskjellen betydelig i de haarde Høst- og Vintermaaneder.

Hvad Dampskibene angaar, kommer her en særskilt Omstændighed i Betragtning, idet nemlig Maskin- og Kulrummet optager en ikke ubetydelig Del af det Rum, der ellers vilde være disponibelt for Indtagelse af Last. Efter derom anstillede Undersøgelser[2]) skulde i Almindelighed 20 à 22 pCt. af Bruttodrægtigheden gaa tabt paa denne Maade og ved Fartøier beskjæftigede i transatlantisk Fart henved 25 pCt. Forholdet beror dels paa Maskinens Styrke, dels paa Reisens Længde, dels ogsaa i nogen Grad paa Fartøiets Størrelse. Ved længere Reiser maa Dampskibet forsynes med Kul for flere Døgn end i de kortere Router, hvorved Kulrummet selv-

[1]) Ved Reg. Tons forstaaes altid Skibenes Netto-Tonnage. Dampskibenes Bruttotonnage er meget større, nemlig i Almindelighed 1/6 til 1/3 Gang til større. [2]) Statistique internationale: Jaugeage des Navires S. 18 o. f.

følgelig voxer. De ældre Dampmaskiner optog baade meget mere Plads end de nuværende og brugte derhos meget mere Kul, hvorfor det længe, efterat Dampskibe kom i Brug, ansaaes for en Umulighed, at man ved Dampens Hjælp kunde komme over Atlanterhavet. Man mente nemlig, at Kullene længe før vilde være opslupne. Endnu i vor Tid har Dampskibsfart til Indien rundt det gode Haabs Forbjerg, altsaa forinden Suezkanalens Istandbringelse, vist sig som et ikke lønnende Foretagende.[1]) Feltet for Dampskibenes Virksomhed er imidlertid efterhaanden stadig bleven udvidet, og blandt de Aarsager, som have medvirket hertil, er Formindskelsen i Kulforbruget, (der baade betinger en formindsket Udgift og en forøget Indtægt), ikke den mindste. Foruden Forbedringer i Maskinens Konstruktion kommer herved ogsaa i Betragtning, at der oprettes flere og flere regelmæssige Dampskibslinier, ved hvis Anløbssteder der holdes Oplag af Kul, saa at Dampskibene ikke behøve at forsynes for saa mange Dage som tidligere.

Som ovenfor nævnt beror Forholdet mellem Dampskibenes Bruttodrægtighed og Lasteevne for nogen Del ogsaa paa deres Størrelse. I saa Henseende hidsættes følgende paa Direktør Ihlens Opgaver[2]) grundede Beregning:

| Antal norske Sømil i Vagten. | Hvormange Døgns Kulforsyning. | Brutto Commercelæster. | Lasteevne i Tons tunge Varer. | Lasteevne pr. Brutto C.-L. Tons.[3]) |
|---|---|---|---|---|
| 8 | 5 | 150 | 337 | 2.25 |
| ,, | ,, | 200 | 470 | 2.35 |
| ,, | ,, | 300 | 750 | 2.50 |
| 8 | 10 | 400 | 964 | 2.41 |
| ,, | ,, | 500 | 1228 | 2.46 |
| 9 | 10 | 500 | 1153 | 2.31 |
| ,, | ,, | 700 | 1617 | 2.31 |
| ,, | ,, | 900 | 2073 | 2.30 |
| 9 | 30 | 1100 | 1962 | 1.78 |
| ,, | ,, | 1300 | 2338 | 1.80 |
| 10 | 30 | 1100 | 1650 | 1.50 |
| ,, | ,, | 1300 | 1907 | 1.47 |

Som det sees, viser Progressionen sig ikke at være gjen-

[1]) Lindsay IV S. 427. [2]) I Morgenbladet for 1871 No. 281. [3]) Seilskibenes Lasterum er i Regelen 3.0 Tons tunge Varer pr. Com. Læst.

nemgaaende; men herpaa kan formentlig ikke lægges nogen Vægt, da de benyttede Opgaver ikke sigte til Fremstillingen af netop det heromhandlede Forhold.

Ogsaa Bestuvningsmaaden har Indflydelse paa Fartøiernes Lasteevne, dels fordi et Fartøi uden forøget Resico kan føre en forholdsvis tung Ladning, naar den er hensigtsmæssigt fordelt i Lasterummet, dels fordi en god Stuvning ofte betinger en større Indtagen af voluminøse Varer. Grændsen for hvad et Fartøi forsvarligen kan indtage af tunge Varer, samt af Dækslast, er forøvrigt vanskeligt at afgjøre og beror i høi Grad paa de konkrete Forhold. For det samme Skib vil det stille sig forskjelligt efter Aarstidens og Farvandets Beskaffenhed. Som bekjendt har man i England i senere Tid meget beskjæftiget sig med Spørgsmaalet om at foreskrive og afmærke for hvert Skib en bestemt Ladelinie, som ikke maatte overskrides, samt om Begrændsningen af Adgangen til at føre Dækslast i Høst og Vintermaanederne. I førstnævnte Henseende har man imidlertid fundet Betænkelighederne ved en saadan Indgriben i den private Bedrift overveiende, hvorimod for Dækslastens Vedkommende er bleven vedtaget den Bestemmelse, at saadan Last i Høst og Vintermaanederne (ɔ: mellem 31te Oktober og 16de April) ikke maa føres til britiske Havne i større Høide end 3 Fod over Dækket og selv med denne Begrændsning kun, forsaavidt den bestaar af lettere Sorter Trælast. Til Oplysning om Betydningen af denne Lov anføres, at Dækslasten i Østersøfarten i Almindelighed kan antages at udgjøre omtrent 10% af den Last, som indtages under Dæk.[1])

### § 17. Lasteevnens Udnytning.

Adgangen til at faa mere eller mindre fuld Ladning, eller Lasteevnens mere eller mindre fuldstændige Udnytning, beror væsentlig paa Forholdet mellem de fragtsøgende Fartøier og de transportsøgende Varemængder. Dette Forhold varierer efter Fragtkonjunkturerne omkring et konstant midlere Forhold, der hovedsagelig bestemmes af Forholdet mellem de indgaaende og udgaaende Varemængder. Fra et Sted, hvor Indførselen i Volum betydeligt overstiger Udførselen, f. Ex. London, vil en stor Del af de ankomne Fartøier altid blive nødt til at afseile i

---

[1]) Det tredie skandinaviske Søassurancemøde i Christiania 1876 Forhandlingerne S. 57.

Ballast eller med en ringe Ladning. Her vil i Regelen Konkurrencen mellem de fragtsøgende Fartøier trykke Udfragterne saa langt ned, at der ikke bliver væsentligt større aarligt Nettoudbytte for de Fartøier, der faa Ladninger for udgaaende, end for dem, der seile uden Ladning. Forholdet stiller sig imidlertid ofte saaledes, at der til samme Havne ankommer baade lastede og ballastede Fartøier og ligeledes afgaar Fartøier med og uden Ladning.

Dette hidrører hovedsagelig fra Ladningernes og Fartens forskjellige Beskaffenhed. Det er saaledes ikke sjeldent Tilfældet, at mindre Fartøier ankomme til et Sted i Ballast for at indtage Ladning for udgaaende, medens større Fartøier, der have bragt Ladning til Stedet, gaa ud i Ballast til andre Steder. I Regelen have forholdsvis flere af de mindre Fartøier Ladninger baade for indgaaende og for udgaaende, hvilket bl. a. kommer tilsyne derved, at Gjennemsnitstonnagen af de lastede Fartøier i de fleste Tilfælde er mindre end Gjennemsnitstonnagen af de ballastede Fartøier. Til Belysning af Forholdet mellem ballastede og ladte Fartøier meddeles exempelvis nedenstaaende Opgave over endel Landes udenrigske Skibsfart i Aaret 1872.

| Lande. | Med Ladning seilende Fartøier udtrykt i Procenter af den samlede Tonnage. Ved den indgaaende udenrigske Skibsfart. | Ved den udgaaende udenrigske Skibsfart. |
|---|---|---|
| England | 85 % | 90 % |
| Danmark (ved Seilskibsfarten) | 88 — | 29 — |
| Norge | 38 — | 86 — |
| Sverige | 36 — | 91 — |
| Finland | 51 — | 90 — |
| Russiske Havne ved Hvidhavet | 19 — | 100 — |
| Russiske Havne ved Østersøen | 72 — | 92 — |
| Russiske Havne ved det sorte Hav | 45 — | 87 — |
| Tyskland | 96 — | 64 — |
| Holland | 98 — | 55 — |
| Belgien | 97 — | 63 — |
| Frankrige | 96 — | 58 — |
| Spanien (1865) | 83 — | 88 — |
| Italien | 91 — | 81 — |

Disse Opgaver ere imidlertid meget ufuldkomne, dels fordi Reglerne for, hvilke Fartøier der skulle regnes som ladte, ere forskjellige i de forskjellige Lande — i England, Frankrige o. a. St. regnes saaledes et Fartøi for ladt, selv om kun en enkelt Ton af dets Lasterum er bestuvet —, dels fordi Opgaverne ikke give Oplysning om det, der for Skibsfarten særlig kommer i Betragtning, nemlig Forholdet mellem den til Ballastreiser og den til produktive Reiser medgaaede Tid. Dette Forhold kunde visnok beregnes ved at sammenholde de i Ballast og de i Ladning tilbagelagte Veilængder med hinanden; men paa en saa vidtløftig Specialundersøgelse kan jeg her ikke indlade mig.

Derimod meddeles nedenfor nogle Exempler paa, hvorledes Forholdet stillede sig for norske i østersøisk Trælastfart sysselsatte Skibe, hvorved jeg tillige medtager Antallet af de til Havneopholdet medgaaede Dage, uagtet dette Punkt først nedenvil blive behandlet.

| Fartens Beskaffenhed. | Antal Reisedage. Med Ladning. | I Ballast. | Antal Havnedage | Samlet Antal Fartdage. |
|---|---|---|---|---|
| 1. Trælastfart fra Norge og Sverige til Vesteuropa med 2 Retourladninger fra England . . . . . . . . . | 106 | 14 | 142 | 262 |
| 2. do. do. | 72 | 17 | 105 | 194 |
| 3. do. med 1 Retourladning . . . . | 92 | 31 | 101 | 224 |
| 4. do. uden Retourladning . . . . | 64 | 60 | 93 | 217 |
| Tilsammen | 334 | 122 | 441 | 897 |

Det vil heraf sees, at der ved Skibsfarten ofte gaar megen Tid uproduktiv bort, vistnok fornemmelig paa Grund af det af Losning og Ladning foranledigede Ophold, men ogsaa paa Grund af Ballastreiser, der i det hele synes at spille en maaske for lidet paaagtet Rolle i Skibsfartens Økonomi.

Hvorledes Forholdet stiller sig for Dampskibe i Sammenligning med Seilskibe, vil for enkelte Routers Vedkommende erfares af følgende Tabel:

| Afgangsteder. | Bestemmelsessteder. | Procentforhold af det bestuvede Lasterum for Seilskibe. | Dampskibe. |
|---|---|---|---|
| 1874. | | | |
| Russiske Østersøhavne | Norge | 99 % | 99 % |
| Norge | Russiske Østersøhavne | 48 — | 34 — |
| Tyske Østersøhavne | Norge | 69 — | 68 — |
| Norge | Tyske Østersøhavne | 59 — | 70 — |
| Franske Havne ved Atlanterhavet | Norge | 11 — | 57 — |
| Norge | Franske Havne ved Atlanterhavet | 100 — | 61 — |
| Spanien | Norge | 77 — | 100 — |
| Norge | Spanien | 95 — | 99 — |
| 1875. | | | |
| England | Danmark | 97 — | 66 — |
| Danmark | England | 37 — | 53 — |
| Holland | Danmark | 96 — | 28 — |
| Danmark | Holland | 52 — | 31 — |
| Belgien | Danmark | 63 — | 30 — |
| Danmark | Belgien | 77 — | 20 — |

Af disse Opgaver synes at fremgaa, at Fordelen snart stiller sig paa Dampskibenes, snart paa Seilskibenes Side, hvilket sidste dog maaske turde forekomme i Flertallet af Tilfældene. Undersøgelser om heromhandlede Forhold vanskeliggjøres forøvrigt ved den Omstændighed, at Dampskibene foruden Gods tillige ofte føre Passagerer; ved ovenstaaaende Tabel er imidlertid alene saadanne Tilfælde medtagne, hvor denne Omstændighed er antaget ikke at udøve nogen væsentlig Indflydelse.

Hvad særskilt Personbefordringen angaar, er det antageligt, at Forholdet mellem det Antal Passagerer, som et Dampskib kan medtage og det Antal, som det gjennemsnitlig medtager, stiller sig uheldigere end ved Jernbanerne. Ved disse har man nemlig den Fordel, at man kan indrette Antallet af Vogne efter de vexlende Personmængder, og saaledes bringe Befordringsmidlets Rummende i et bedre Forhold til den benyttede Del af samme, end det ved Dampskibsbefordringen er muligt. Heri samt i den Omstændighed, at hver Passager under Søreiser [1]) kræver en betydelig større Plads end under Jernbane-

[1]) Ved ganske korte Dampskibsreiser stiller Forholdet sig anderledes.

reiser, ligger vistnok Hovedaarsagen til, at Prisen for Persontransporten ikke er billigere ved Dampskibs- end ved Jernbanebefordring, medens Godstransportens Kostende er saa betydeligt ringere ved hin end ved denne. (Se ovenfor Side 50 og 60).

§ 18 Seiladsens og Havneexpeditionens Hurtighed.

Seiladsens og Havneexpeditionens Hurtighed influerer vistnok ikke synderligt paa Bruttoindtægten ved den enkelte Reise, skjønt det Skib, der kan forudsættes at gjøre den hurtigste Reise i Almindelighed foretrækkes og derfor i mange Tilfælde vil faa en bedre Fragt fremfor det langsommere Skib (cfr. ovenfor), men er selvfølgelig af væsentlig Betydning for den i den hele Farttid optjente Bruttofragt (saavelsom for den enkelte Reises Nettoindtægt). Paa dette Forhold beror hovedsagelig Dampfartøiernes Overlegenhed over Seilfartøier, idet deres Bruttoindtægter væsentlig paa Grund af det større Antal i Aarets Løb udførte Reiser, overhovedet kan antages at udgjøre et 3—5 Gange saastort Beløb pr. Registerton i Sammenligning med Seilskibe.[1]) Men ogsaa mellem Seilfartøier og det mellem saadanne, som ere beskjæftigede i en og samme Fart, kan der i heromhandlede Henseende være stor Forskel.

a) Hvad først Seiladsens Hurtighed angaar, er der ovenfor Side 35 o. f. meddelt endel Oplysninger, af hvilke det fremgaar, at Lastedampskibene overhovedet kunne antages at tilbagelægge 13 à 15 Kilometer i Timen, Seilfartøierne derimod 3 à 5 eller 6 à 7 Kilometer efter Farvandenes Beskaffenhed. Dampskibenes Overlegenhed i heromhandlede Henseende er altsaa ikke lige stor for alle Farvand og mindst i Oceanfarten. Reisens Hurtighed beror, forsaavidt Transportmidlerne angaar, for Dampskibenes Vedkommende dels paa deres Maskinkraft, dels paa deres Konstruktion, hvorved navnlig den mere eller mindre skarpe Form kommer i Betragtning. Hvad Seilskibene angaar, bestemmes deres Hurtighed væsentlig af Kon-

---

[1]) Se den norske Skibsfartsstatistik for 1871 og 1872, Indl. Pag. IX og VII, ifølge hvilken den gjennemsnitlige Indtægt for Lastedampskibe og Seilskibe skulde have udgjort henholdsvis 702 og 168 Kroner pr. Com. Læst = 312 og 81 Kroner pr. Registerton. Dette Resultat trænger dog til at støttes ved flere Iagttagelser, hvorved ogsaa maa bemærkes, at den gjennemsnitlige Bruttoindtægt pr. Reg. Ton saavel for Seilskibe som for Dampskibe meget afhænger af Fartens Beskaffenhed, hvilket vanskeliggjør Sammenligningen.

struktionen samt af deres Udstyr. For begge Slags Fartøier gjælder det til en vis Grad, at en større Hurtighed ofte alene kan opnaaes paa Bekostning af Fartøiernes Lasteevne, dels fordi den større Maskinkraft i Regelen kræver større Rum, dels fordi den skarpere Bygning indskrænker Lasterummet, og det er derfor en vigtig Opgave for Skibsbygmesteren at finde en Konstruktion, der saameget som mulig forener de to nævnte Hensyn, eller som ialfald medfører den for den specielle Fart hvori Fartøiet tænkes anvendt, heldigste Kombination af disse Momenter. I denne Henseende har ogsaa Skibsbygningskunsten i senere Tider gjort betydelige Fremskridt. Forendel har ufuldkomme Skibsmaalingsbestemmelser været til Hinder for gode Skibskonstruktioner, idet man for at spare Skibsafgifter, har lagt altfor meget an paa at tilveiebringe det størst mulige Lasterum forenet med den mindst mulige Tonnage; de mest fremtrædende Exempler herpaa har man i den ældre, i Aaret 1864 afskaffede, amerikanske Skibsmaaling.

Ved Siden af Skibskonstruktionen spiller i heromhandlede Henseende Navigationsdygtigheden er stor Rolle. Det er før berørt, at Skibsreiser i ældre Tider vare meget langsomme, fordi man fulgte Kysten i alle dens Krumninger, medens man efter Kompassets Opdagelse begyndte at følge den lige Vei tversover den aabne Sø. I nyere Tid har man imidlertid gjort den Erfaring, at den lige Vei tilsøs ikke altid er den hurtigste, idet det navnlig ved Amerikaneren Maurys Undersøgelser er bleven godtgjort, at man ved at følge visse bestemte, fra den lige Vei ofte betydeligt afvigende Router, kan gjøre Regning paa at træffe gunstigere Vinde end ellers. Ved de paa Grundlag af disse Undersøgelser udarbeidede Seilerouter er Reisetiden bleven meget forkortet, og Fartøiernes Indtægter i Forhold til Fragtsatsen derved blevne forøgede (og Udgifterne formindskede). Saaledes anføres Reisen fra de Forenede Staters østlige Havne til Kalifornien gjennemsnitlig at være bleven forkortet med 30 Dage, Reisen til Australien med 20 Dage, til Rio Janeiro med 10 Dage siden Maurys i 1855 udgivne Værk: «The phycical Geography of the Sea and its Meteorologie.» [1])

Jo mere de af Maury indledede Undersøgelser ved de meteorologiske Instituter blive udvidede, og jo mere Søfarten

---

[1]) Hansa 1873, 170.

fører sig Resultaterne heraf til Nytte, desto mere effektiv vil Skibsfarten blive. I denne Sammenhæng kan mærkes, at flere tyske Rederier, fornemmelig saadanne, som have sysselsat Skibe i Oceanfarten, i senere Aar have traadt i Forbindelse med den nordtyske Seewarte i Hamburg, og af denne erholdt Fartøiernes Route anvist for de enkelte Reiser. Ved at sammenligne disse Skibes Seilads med deres Medseileres skal man have fundet, at der ved 629 i Aarene 1868—1874 udførte Reiser gjennemsnitlig er indvundet 6.0 Dage ved en midlere Reisetid for de samme Skibe af 76½ Dage [1]), hvilket repræsenterer en forøget Nyttevirkning, altsaa under Forudsætning af lige Fragtsatser en forøget Bruttoindtægt, af henved 8 pCt., paa samme Tid som ogsaa Udgifterne ere blevne formindskede. Ogsaa i andre Henseender kan selvfølgelig Navigationsdygtigheden gjøre sig gjældende til en Forkortelse af Reisens Varighed. Den dygtige og med Farvandet nøie kjendte Seiler kan navnlig under vanskelige Forhold udrette meget, ikke alene hvad Fartens Sikkerhed, men ogsaa hvad dens Hurtighed angaar. Som et Moment, der blandt de flere har bidraget til at gjøre Seilskibsfarten i senere Tider mere hurtig, skal endelig nævnes den stigende Benyttelse af Buxerdampskibe, der navnlig er af Betydning ved vanskelige Ind- og Udseilingsløb, hvor Fartøier før ofte kunde ligge i ugevis og vente paa gunstig Vind.

b) Til Bedømmelse af hvilken Indflydelse Havneexpeditionen udøver paa Skibsindtægterne, hidsættes nedenstaaende Opgave over Varigheden af norske Seilskibes Ophold i endel norske og fremmede Havne.

I. Ifølge de af Forfatteren derom anstillede Undersøgelser for Aaret 1863 [2]).

| Havne. | Antal iagttagne Tilfælde. | Længste Ophold. Dage. | Korteste Ophold. Dage. | Midlere Ophold. Dage. | |
|---|---|---|---|---|---|
| Norske Havne . . . . | — | — | — | ca. 14 | eller maaske noget mere. |
| Stockholm . . . . . . . | 11 | 25 | 6 | 16 | |
| Sundswall . . . . . . . | 20 | 34 | 13 | 21 | |
| Hernøsand . . . . . . . | 21 | 32 | 13 | 19 | |
| Gøtheborg . . . . . . . | 23 | 31 | 12 | 20 | |
| Danzig . . . . . . . . . | 10 | 15 | 5 | 9½ | |
| Aalborg . . . . . . . . | 14 | 11 | 4 | 7 | |

---

1) Hansa 1875, 28. 2) Aftenbladet 1865. No. 219.

| Havne. | Antal iagttagne Tilfælde. | Længste Ophold. Dage. | Korteste Ophold. Dage. | Midlere Ophold. Dage. |
|---|---|---|---|---|
| London . . . . . . . . . | 42 | 34 | 7 | 14 |
| Newcastle . . . . . . . . | 26 | 28 | 6 | 10½ |
| Amsterdam . . . . . . | — | — | — | 8 |
| Calais . . . . . . . . . . | — | 12 | 8 | 9½ |
| Havre . . . . . . . . . . | — | 20 | 10 | 13½ |
| St. Uebes . . . . . . . | 7 | 11 | 4 | 8½ |
| Cadix . . . . . . . . . . | 8 | 45 | 15 | 28 |
| Barcelona . . . . . . . | 11 | 44 | 17 | 26½ |
| Genua . . . . . . . . . . | 12 | 31 | 7 | 16 |
| Trapani . . . . . . . . . | 11 | 38 | 10 | 22 |
| Alexandria . . . . . . | 11 | 87 | 31 | 50 |
| Odessa . . . . . . . . . . | — | 30 | 15 | 22 |
| Kvebek . . . . . . . . . | 22 | 35 | 11 | 25 |
| Newyork . . . . . . . . . | 13 | 58 | 21 | 38 |
| Belize . . . . . . . . . . | 9 | 76 | 51 | 61 |

II. Efter nye Undersøgelser for Aarene 1870—72.[1])

| Havne. | Antal iagttagne Tilfælde. | Arbeide udført under Havne-opholdet. | Farteiernes Gjennem-snitsdrægtighed i C.-L. | Antal Dage. | Do. for 100 C. L. (eller 207 Reg.Ton.) |
|---|---|---|---|---|---|
| Norske Havne . | 21 | Løsn. af Ball. og Indl. af Trælast. | 195 | 17.0 | 8.7 |
| do. | 13 | do. | 158½ | 18.6 | 11.7 |
| Svenske Havne. | 17 | do. | 148 | 20.6 | 13.9 |
| do. | 6 | do. | 245 | 26.2 | 10.7 |
| Finske Havne . | 13 | do. | 154½ | 14.9 | 9.7 |
| Kvebek[2]) . . . . | 254 | do. | — | — | 5.1 |
| Miramichi . . . . | 134 | do. | — | — | 8.2 |
| Richibucto. . . . | 13 | do. | — | — | 13.2 |
| Saguenay . . . . | 29 | do. | — | — | 6.9 |
| Three Rivers . . | 27 | do. | — | — | 5.5 |
| Engelske Havne | 33 | Løsn. Trælast og Indl. af Ballast. | 178 | 19.8 | 11.1 |
| do. | 16 | do. | 356 | 15.3 | 4.3 |
| do. | 10 | do. | 264 | 12.7 | 4.8 |

[1]) Med Benyttelse af de til det statistiske Bureau indkomne Uddrag af Skibsregnskaber o. a. Opgaver. [2]) Ifølge Indberetning fra den svenske og norske Consul for 1876. Af de Skibe, der i Kvebek indtog Ladninger for London, brugte de, der vare under 300 C.-Læster, 5.98 Dage, de, der vare mellem 300 og 400 C.-L., 4.65 Dage, og de større 3.85 Dage pr. 100 C.-Læster.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Franske Havne . | 24 | do. | 150 | 18.6 | 12.4 |
| Hollandske Havne | 13 | do. | 150 | 11.5 | 7.5 |
| Belgiske Havne . | 3 | do. | 168 | 25.0 | 14.8 |
| Engelske Havne | 23 | Losn. af Ball. og Indl. af Kul. | 181 | 16.0 | 9.0 |
| do. | 15 | Losn. af Trælast og Indl. af Kul. | 104 | 19.0 | 19.0 |
| Christiania . . . | 5 | Losn. af Trælast og Indl. af Kul. | 96 | 20.0 | 20.8 |
| Stockholm . . . | 10 | Losn. af Kul og Indl. af Ballast. | 146 | 12.2 | 8.4 |
| do. . . . | 2 | do. | 218 | 19.0 | 8.7 |

Som det vil sees, staar Havneopholdets Varighed ikke i et direkte Forhold til Fartøiernes Læstedrægtighed, idet de større Fartøier i Regelen søges expederede paa en forholdsvis kortere Tid end de mindre. Uagtet der saaledes ved de større Skibe anvendes en større Arbeidskraft for at faa dem hurtigst muligt lastede eller lossede, bliver Havneopholdet for dem paa Grund af det større Kvantum Last dog i Almindelighed noget længere end ved de mindre Fartøier, hvilket stiller dem i et ufordelagtigere Forhold til Bruttofragten, da en saameget større Del af Tiden gaar uproduktiv bort, hvortil endnu kommer større Ladnings- og Losningsudgifter, da mere leiet Hjælp fornødiges. Beskjæftiges f. Ex. Fartøierne i en Route, hvor Antallet af Reisedage er 24 og Havneopholdets Varighed for et Fartøi paa 200 Registertons 28 Dage og for et Fartøi paa 400 R. T. 40 Dage (altsaa henholdsvis 14 og 10 Dage pr. 100 R. T.), vil det mindre Fartøi under Forudsætning af samme Fragtsats optjene en lige saa stor Bruttofragt pr. Reg. Ton i 52 Dage som det større Fartøi i 64 Dage, m. a. O. den daglige i Farttiden optjente Bruttofragt har været ca. 23 pCt. større. Da nu tillige de smaa Fartøier i Regelen have lettere for at erholde gode Fragter og fuldere Ladning end de store, cfr. ovenfor Side 68 o. f., bliver Fordelen paa hines Side, hvad Bruttofragten angaar, endnu noget større; (anderledes med Hensyn til Udgifter til Hyrer, Vedligeholdelse etc.) Det heranførte gjælder navnlig for de kortere Routers Vedkommende; i de længere Router falder en forholdsvis større Del af den hele Farttid paa selve Reiserne og Havneopholdet større Varighed udøver derfor ikke den Indflydelse paa det gjennemsnitlige Bruttoudbytte som i hine Router, hvor Fartøierne ofte tilbringe længere Tid i Havn end underveis.

Som et midlere Udtryk for Forholdet mellem større og mindre Seilskibe kan man maaske antage følgende i den norske

Søfartslov af 1860 § 44 fastsatte Skala for, hvorledes Liggedagene skulle beregnes, naar Parterne ikke have truffet anden Overenskomst.

| Fartøiernes Størrelse. | | Liggedage, Helligdage fraregnede. | Gjennemsnitsforhold pr. 100 Com.-L. | Do. Helligdage medregnede. |
|---|---|---|---|---|
| under 30 | C.-L. | 6 | — | — |
| 30—50 | - | 8 | 20.0 | 23.3 |
| 50—80 | - | 10 | 15.4 | 17.9 |
| 80—120 | - | 12 | 12.0 | 14.0 |
| 120—160 | - | 14 | 10.0 | 11.7 |
| 160—200 | - | 16 | 8.9 | 10.4 |
| 200—250 | - | 18 | 8.0 | 9.3 |
| over 250 | - | 20 | — | — |

Sammenholder man disse Opgaver med de S. 74 meddelte, vil man finde, at de overhovedet samstemme, hvorved dog maa bemærkes, at der tiltrænges flere Erfaringer for at komme til et sikkert Resultat i denne Henseende.

Hvad Dampskibene angaar, er jeg kun i Besiddelse af faa specielle Opgaver, men efter de Oplysninger, jeg derom har erholdt, bruge de en betydeligt kortere Expeditionstid end Seilfartøierne.

Det gjennemsnitlige Havneophold for Lastedampskibe paa 3—600 Tons kan maaske ansættes til 3 Dage, naar den udlossede eller indtagne Ladning (som hyppig er Tilfældet) bestaar af Stykgods eller andre Varer, hvis Expedition kræver længere Tid. Ved Ladninger af ensartet og simpel Beskaffenhed, f. Ex. Trælast, Malm, Kul o, s. v., gaar det hurtigere. Den større Hurtighed, hvormed Dampskibene expederes i Sammenligning med Seilskibene, beror dels paa deres Forret til Bryggeplads, dels paa Anvendelse af mere leiet Folkehjælp til Varernes Indlastning og Losning; tildels er maaske ogsaa den forhaandenværende Dampkraft til Lettelse ved dette Arbeide. Overhovedet er Dampskibenes hele Økonomi baseret paa Hurtighed saavel under Reise som i Havn, ja af de Oplysninger, der have staaet til min Raadighed, synes det at fremgaa, at Dampskibene ved Havneexpeditionerne indspare forholdsvis endnu mere Tid end under selve Reiserne, idet de under disse skulde bruge $1/3$ à $1/5$, men i Havn oftest kun $1/6$ à $1/10$ af det Antal Dage, Seilskibene bruge ved Ladninger af samme Beskaffenhed. Det er forøvrigt ikke uden Exempel, at ogsaa Seilskibsredere have truffet særlige Foranstaltninger for at for-

korte Havneopholdet saameget som muligt, og de derpaa anvendte Udgifter ville (efter hvad derom paa sit Sted nærmere vil blive paapeget) navnlig for de større Fartøier i Regelen svare god Regning. Imidlertid er i mange Tilfælde Dampskibenes hævdede Forret til Bryggeplads derfor til Hinder, en Forret, som Seilskibsredere ofte have beklaget sig over, men som maaske for nogen Del har sin Grund deri, at Dampskibene i Almindelighed erlægge lige saa høi Bryggeafgift i Forhold til Tonnagen som Seilskibene, uagtet de i Regelen optage Bryggepladsen i meget kortere Tid. Ogsaa hvad Dampskibene angaar, er det antageligt, at de større af dem have et længere Havneophold end de mindre, idet Lastnings- og Losningsarbeidet for en væsentlig Del staar i et bestemt Forhold til Mængden af de indlastede og oplossede Varer. Imidlertid vil Havneopholdet her ligesom ved de større Seilskibe, ikke forøges ligesaameget som Tonnagen, men sandsynligvis staa i et aftagende Forhold til denne, jo større Fartøiet er.

Hvorledes de heromhandlede Momenter, nemlig den til Reiserne og den til Havneopholdet medgaaede Tid, indvirke paa Størrelsen af den i Farttiden optjente Bruttofragt for de større og de mindre Skibe, har jeg i omstaaende Tabeller søgt at beregne for enkelte af de for den norske Skibsfart vigtigere Router. Jeg skal til samme alene føie den Bemærkning, at de for Dampskibene exempelvis valgte Router og Ladninger tildels ikke ere de for disse Fartøier almindelige, men at de ere opførte her, for at man bedre kan sammenligne dem med Seilfartøierne.

| Fragtrouter og Ladningernes Beskaffenhed. | Fartøiernes Størrelse i Reg. Ton. | Antal Dage der i Regelen medgaa. a) underveis. frem | tilbage | b) i Havne. første | anden | Tilsammen Dage. | Optjent Bruttofragt pr. Reg. Ton. Kr. | Altsaa pr. Dag og Reg. Ton. Kr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A. Seilskibe. | | | | | | | | |
| 1. Fra Frederiksstad med Trælast til London og derfra hjem i Ballast | 200 | 14 | 11 | 14 | 14 | 53 | 16 | 0.30 |
| | 400 | 14 | 11 | 20 | 20 | 65 | 16 | 0.25 |
| 2. Fra Kristiania med Trælast til Hull og derfra hjem med Kulladning | 200 | 15 | 12 | 20 | 20 | 67 | 24 | 0.36 |
| | 400 | 15 | 12 | 30 | 30 | 87 | 24 | 0.28 |
| 3. Fra Kristiania med Trælast til Leith og derfra hjem med Kul | 200 | 13 | 11 | 20 | 20 | 64 | 23 | 0.36 |
| | 400 | 13 | 11 | 30 | 30 | 84 | 23 | 0.27 |
| 4. Fra Kristiania med Trælast til Havre og derfra hjem i Ballast | 200 | 17 | 14 | 14 | 14 | 59 | 18 | 0.31 |
| | 400 | 17 | 14 | 20 | 20 | 71 | 18 | 0.25 |
| 5. Fra Sundswall med Trælast til London og derfra tilbage i Ballast | 200 | 34 | 25 | 16 | 14 | 89 | 24 | 0.27 |
| | 400 | 34 | 25 | 22 | 20 | 101 | 24 | 0.24 |
| 6. Fra London i Ballast til Kvebek og derfra tilbage med Trælast | 300 | 47 | 36 | 17 | 13 | 113 | 36 | 0.32 |
| | 600 | 47 | 36 | 24 | 18 | 125 | 36 | 0.29 |
| 7. Fra London i Ballast til Pensacola og derfra tilbage med Trælast | 300 | 50 | 48 | 17 | 20 | 135 | 55 | 0.41 |
| | 600 | 50 | 48 | 24 | 28 | 150 | 55 | 0.37 |
| 8. Fra London i Ballast til New-York og og derfra tilbage med Korn | 300 | 53 | 37 | 20 | 20 | 130 | 45 | 0.35 |
| | 600 | 53 | 37 | 28 | 28 | 146 | 45 | 0.31 |

| Fragtrouter og Ladningernes Beskaffenhed. | Fartøiernes Størrelse i Reg. Ton. | Antal Dage, der i Regelen medgaa. a) underveis. | | b) i Havn. | | Tilsammen Dage. | Optjent Bruttofragt pr. Reg. Ton. Kr. | Altsaa pr. Dag og Reg. Ton. Kr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | frem | tilbage | første | anden | | | |
| B. Dampskibe. | | | | | | | | |
| 1. Era Kristiania med Trælast til Hull | 200 | 3 | 3 | $2^1/_2$ | $2^1/_2$ | 11 | 24 | 2.18 |
| og derfra tilbage med Kulladning ..... | 400 | 3 | 3 | 3//2 | $3^1/_2$ | 13 | 24 | 1.84 |
| 2. Fra Kristiania med Trælast til Havre | 300 | 4 | 4 | 3 | 3 | 14 | 34 | 2.43 |
| og derfra tilbage med Stykgods ...... | 600 | 4 | 4 | $4^1/_2$ | $4^1/_2$ | 17 | 34 | 2.00 |
| 3. Fra Sundsvall med Trælast til London | 400 | 8 | 7 | 3 | 3 | 21 | 24 | 1.14 |
| og derfra tilbage i Ballast ......... | 600 | 8 | 7 | 4 | 4 | 23 | 24 | 1.04 |
| 4. Fra London i Ballast til New-York og | 600 | 19 | 17 | 5 | 5 | 46 | 48 | 1.04 |
| derfra tilbage med Korn .......... | 1.000 | 19 | 17 | 7 | 7 | 50 | 48 | 0.96 |
| 5. Fra London med Stykgods til New-York | | | | | | | | |
| og derfra tilbage med Korn......... | 1.000 | 19 | 17 | 10 | 10 | 56 | 57 | 1.02 |

### § 19. Farttidens midlere Længde.

Farttidens midlere Længde Aar om andet er meget forskjellig efter Farvandenes og Fartens Beskaffenhed. I de fleste Østersøhavne og i mange Nordsøhavne hindres Skibsfarten gjennem en større eller mindre Del af Vinteren ved Is, og de der hjemmehørende Fartøier lægge derfor i Regelen op i denne Tid. Men ogsaa i Havne, hvor Isforholdene kun ganske undtagelsesvis eller aldrig ere til Hinder, indskrænkes Skibsfarten i den mørke og stormende Vintertid ikke alene paa Grund af Aarstidens Beskaffenhed, men ogsaa paa Grund af de i Forbindelse hermed staaende høie Assurancepræmier. Ved de norske Assuranceforeninger varer Sommerpræmien fra 1ste eller 15de Marts til 1ste October, idet der for den øvrige Del af Aaret beregnes en betydelig høiere og i Forhold til Aarstiden stigende Tillægspræmie. Den største Del af de i Trælastfarten beskjæftigede Skibe begynde derfor i Regelen Aarets Seillads først i Marts Maaned og slutte efter Omstændighederne i October eller November. Deres aarlige Farttid kan derfor i Almindelighed ansættes til omtrent 8 Maaneder, — noget længere for de i Kanadafarten,[1]) noget kortere for de i den øvrige Trælastfart beskjæftigede Skibe; men da der et og andet Aar maa paaregnes en eller anden Reparation, der for dette Aar reducerer Farttiden betydeligt, kan man neppe ansætte den gjennemsnitlige Farttid for Trælastfartøier til mere end 7½ Maaned eller 225 Dage Aar om andet.

De øvrige norske Seilskibe, særlig de i den transatlantiske Fart beskjæftigede, ere ofte i Virksomhed flere Aar ad Gangen. Da der imidlertid ogsaa her maa ske noget Afdrag for Reparationer og andre midlertidige Afbrydelser, antages den gjennemsnitlige Farttid neppe at overstige 11 Maaneder eller 330 Dage.

Ogsaa Dampskibene tiltrænge med større eller mindre Mellemrum nogen Hvile, idet bl. a. Maskinen oftere maa eftersees og repareres; den midlere Farttid kan for disse formentlig ligeledes ansættes til i Gjennemsnit 330 Dage om Aaret.[2])

---

[1]) Herved bemærkes, at i den senere Tid mange af de i Kanadafarten om Sommeren sysselsatte Fartøier i Vintermaanederne seile til Pensacola og andre Havne ved den mexikanske Bugt, hvor Trælastskibningen netop i denne Tid foregaar.

[2]) Dette er antaget i Direktør Ihlens før omtalte Beregning (Morgenbladet No. 281 for 1871).

Forholdet mellem den aarlige og den daglige i Farttiden optjente Bruttofragt skulde efter foranstaaende Oplysninger kunne ansættes saaledes:

| | Antal Fartdage i Aaret. | Bruttoindtægter pr. Registerton i Kr. og Øre | |
|---|---|---|---|
| | | for hver Dag i Farttiden[2]) | ialt aarlig[3]) |
| 1. Seilfartøier beskjæftigede: | | | |
| i Trælastfart . . . . . | 225 | 0,28 | 63,00 |
| i anden Fart . . . . . | 330 | 0,35 | 115,50 |
| Norske Seilfartøier overhovedet[1]) . . . . . | 260 | 0,30 | 80,50 |
| 2. Norske Dampfartøier, beskjæftigede i udenrigs Fart . . . . . . . | 330 | ca. 1,00 | 330,00 |

### § 20. Valget af Fartplan.

Foruden af de ovenfor i §§ 16—19 omhandlede Forhold afhænger Skibsrederiets Bruttoudbytte i ikke uvæsentlig Grad af den for Fartøiet valgte Fartplan. Naar et Fartøi skal sættes i Virksomhed, frembyder sig hundrede forskjellige Udveie; Havet er et frit Felt, Fragtmarkedet over den hele Verden staar aabent, men er paa de forskjellige Steder ikke lige fordelagtigt, idet Forskjellen mellem de enkelte Router i saa Henseende ofte kan være meget betydelig. Det gjælder derfor at have Oversigt over Forholdene og at indrette sig efter disse. Dette gjøres neppe i ønskelig Udstrækning, idet mange Skibsredere lade det bero ved at holde sig til de traditionelle Router. Det er heller ikke en ganske let Sag for den enkelte, at erhverve sig et tilstrækkeligt Overblik over Forholdene og det er vistnok i mange Tilfælde det tryggeste, at anbringe Fartøiet i de engang oppløiede og kjendte Router; men Fremskridtet beror paa, at man ogsaa søger at bryde nye Baner. For en Menneskealder siden vare kun ganske enkelte norske Skibe beskjæftigede i transatlantisk Fart, og endnu i Begyndelsen af

[1]) Trælastfartøiernes Læstedrægtighed er regnet til $^2/_3$, de øvriges til $^1/_3$ af den hele Handelsflaade, cfr. Indledningen til Handelsstatistiken for 1868, Side XII. [2]) Cfr. Side 78 samt Forfatterens «Statistiske Oplysninger vedkommende den norske Skibsfarts Økonomi», Side 37 og 38. [3]) Cfr. Side 71.

Sextiaarene ankom der til Havne i de Forenede Stater kun 50—100 norske Fartøier aarlig; men i senere Aar er Tallet steget til over 1000. Den Oversigt over Fragtforholdene, som de enkelte Skibsredere have Vanskelighed for at skaffe sig, vil kunne erhverves ved deres forenede Samvirken, navnlig hvis man havde et Centralorgan for Skibsfartsinteresserne.

Foruden Kjendskab til Fragtforholdene i det hele, kommer det ogsaa an paa en rigtig Bedømmelse af det enkelte Fartøis særlige Egenskaber, idet de forskjellige Fartøier, skjønt anvendbare i mange forskjellige Slags Router, dog efter deres Størrelse, Konstruktion m. m. bedst passe til visse bestemte Router. Er der altsaa Spørgsmaal om Fartplanen for et bestemt Fartøi, gjælder det at vælge den for det mest passende Fart. Skal derimod en Skibsreder bygge eller anskaffe et nyt Skib, gjælder det først at vælge en almindelig Fartplan og derefter at indrette Fartøiets Bygningsmaade (eller sit Kjøb) saameget som mulig i Overensstemmelse hermed[1])

Det her anførte er forøvrigt af Betydning, ikke alene for Fartøiernes Bruttofortjeneste, hvorom særlig handles paa *dette* Sted, men ogsaa og det ikke mindst for deres Nettoafkastning, hvorom senere.

Af Omstændigheder, hvortil der bør tages særligt Hensyn ved Fartplanens Valg, skal under Henvisning til det derom ovenfor anførte særlig fremhæves Forholdet mellem Reiser i Ballast og Reiser med Ladning paa Kjølen, idet de Fartøier, der saa meget som mulig undgaa at reise tomme, selvfølgelig i Regelen opseile en større Bruttofragt og betingelsesvis tillige en større Nettoindtægt. Exempler paa lange Reiser i Ballast forekomme forøvrigt ikke sjeldent; saaledes ankom i 1874 ikke mindre end 67 norske Fartøier i Ballast fra Norge til de britiske Besiddelser i Nordamerika og 37 ligesaa til de forenede Stater, deriblandt nogle til Havne ved den mexikanske Bugt.

Ved Valget af Fartplanen kommer forøvrigt ikke alene de stedlige Forholde, men ogsaa T i d s f o r h o l d e n e i Betragtning, idet efter Fragtmarkedets forskjellige Stilling snart en, snart en anden Fartplan vil være den fordelagtigste. Fragterne

---

[1]) Noget anderledes stiller sig Sagen for den, der bygger Fartøier til Salg, idet Hensynet til Fartøiernes Afsættelighed i Regelen vil lede til, at han maa lægge an paa, at Fartøierne ere skikkede til forskjellig Slags Fart, et Hensyn, som forøvrigt ogsaa for Skibsrederen, skjønt ikke i samme Grad, er af Betydning.

ere nemlig underkastede hyppige og meget stærke Fluktuationer, der i ulige Grad gjøre sig gjældende i de forskjellige Router. Ved Siden af de Forhold, der influere paa det hele Fragtmarkeds Tilstand, saa at Fragterne overhovedet taget gjennem længere Tid holde sig over eller under det midlere Standpunkt, gjør der sig nemlig indenfor mere eller mindre begrændsede Omraader ofte særegne Forholde gjældende, der i væsentlig Grad kunne influere paa Fragternes Stilling. Disse specielle Fluktuationer ere dels *konstant tilbagevendende* til visse Aarstider, dels af *uregelmæssig Art*. Førstnævnte Fluktuationer bero dels paa det Forhold, at Skibningen fra enkelte Havne hovedsagelig foregaar til en bestemt Aarstid, f. Ex. i de korn- eller risexporterende Havne i den nærmeste Tid efter Høsten, dels derpaa, at Skibsfarten til visse Aarstider er forbunden med større Resiko og Udgifter end til andre. Af sidstnævnte Aarsag staa f. Ex. Høstfragterne i Regelen høiere end Sommerfragterne. Endelig kan de konstante Variationer ogsaa bero derpaa, at Tilbudet af Skibsrum stadig til visse Aarstider er større end til andre, hvilket f. Ex. i Norge, Sverige og Finland er Tilfældet ved Fartøiernes første Udreise om Vaaren, hvorfor Vaarfragterne i Regelen staa lavere end Sommerfragterne.

De *uregelmæssige* Svingninger i Fragtnoteringerne fremkaldes derimod væsentlig af Handelskonjunkturernes vexlende Stilling i Forbindelse med det større eller mindre Tilbud af Skibsrum.

Som Exempler paa Betydningen af disse indenfor begrændsede Omraader stedfindende Fluktuationer hidsættes nedenstaaende, af officielle Indberetninger fra svenske og norske Consuler uddragne, Opgaver:

A. *Trælastfragter.*

1. *Fra Finske Havne* (*Wiborg*) *til London pr. Petersburger Standard.*

| Aar. | Vaar. | Sommer. | Høst. |
|---|---|---|---|
| 1866 | | 60—47 sh. | |
| 1867 | 45 sh. | 47½ sh. | 55 sh. |
| 1868 | ? | ? | ? |
| 1869 | 45—47½ - | 40—41 - | 38—40 - |
| 1870 | 40—42½ - | 55—57½ - | 60—67 - |
| 1871 | 42½—45 - | 47½ - | 50—70 - |
| 1872 | 42½ - | 50 - | 65 - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1873 | $55—57^1/_2$ sh. | 65 sh. | 75 sh. |
| 1874 | 60 - | $52^1/_2—55$ - | 45—50 - |
| 1875 | $42^1/_2$ - | 45 - | $47^1/_2$ - |
| gjennemsnitlig | 47,19 | 50,69 | 56,56 |

2. **Fra Kvebek til London pr. Petersburger Standard.**

a) summariske Opgaver for 1866—1875.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866 | 75 sh. | — | 81 sh. |
| 1867 | 71 - | — | $87^1/_2$ - |
| 1868 | $77^1/_2$ - | — | 86 - |
| 1869 | $78^1/_2$ - | — | 85 - |
| 1870 | $72^1/_2$ - | — | 80 - |
| 1871 | 75 - | — | $82^1/_2$ - |
| 1872 | 75 - | — | $87^3/_4$ - |
| 1873 | 95 - | — | 125 - |
| 1874 | $57^1/_2$ - | — | 95 - |
| 1875 | 75 - | — | $82^1/_4$ - |

gjennemsnitlig 82,65 sh.

b) detaillerede Opgaver for 1871—1874.

| Aar. | Mai—Juni. | Juli—August. | Septbr.—Oktbr. |
|---|---|---|---|
| 1871 | $75—77^1/_2$ | $77^1/_2—81^1/_4$ | $81—82^1/_2$ |
| 1872 | $80—82^1/_2$ | 80—85 | $87^3/_4—77^1/_2$ |
| 1873 | 95—100 | $102—117^1/_2$ | $120—112^1/_2—115$ |
| 1874 | 95—90 | 94—80 | synkende til $57^1/_2$ ult. Oktbr. |

B. Korn- og Risfragter.

1. Odessa—England.

1873 April 33 sh. 6 d. pr. Ton Talg.
— senere dalende.
— September 52 sh. for Seil, 57 sh. for Damp.

2. New York—Storbritannien.

1873 Mai 7 sh. 6 d. pr. Quarter Hvede.
— Sommeren stigende til 10 sh. pr. do.
— September og Oktober 9 sh. pr. do.
1874 f. Ordre.
— Januar—April 8—6 sh. 3 d. pr. Quarter Hvede.
— Mai—August 7/3—5/3 pr. do.
— September—December 4/6—4/3—7/9 pr. do.
1875 f. Aaret 5/—7/6—8/ pr. do.

3. Akyab eller Rangoon—Storbritannien.

1872 67/6—77—80/ pr. Ton Ris.

1873 60—70/ pr. do. do.
1874 85—71/ pr. do. do.

4. Kønigsberg—England.

a) Seilskibe.

1866 Vaaren 2/9—2/6 pr. 500 lbs. Hvede til Østkysten
— Juni og Juli stigende med 9 d. do.
1867 Vaaren 3/3—3/9 do.
— Sommeren 2/—2/3 do.
1868 Vaaren 1/6—2/ til Kulhavn.
— Sommeren uforandret do.
— September Bedring do.
1869 Vaaren 2/6 til Firth of Forth.
— Mai lavere do.
— August og Septbr. noget stigende do.
1870 a) Seilskibe.
Vaaren 2/6—3/6 do.
Efter Sundets Aabning 2/3 do.
September 3/ do.
b) Dampskibe.
Vaaren 3/—3/3 til London.
Efter Sundets Aabning 3/—3/6 til do.
Ved Krigens Udbrud steg Fragterne til over det dobbelte.
September 4/—4/3 til do.
1871 a) Seilskibe.
Marts og April 3/ til Firth of Forth.
Juli 1/9—2/ do.
b) Dampskibe.
Marts og April 3/6—4/ til London.
Mai og Juni omtrentlig ligesaa.
Juli 2/6 til do.
Senere meget stille, tildels lavere, først i Slutningen af Aaret nogen Bedring.
1872 a) Seilskibe.
Efter 27. Marts 2/6—2/9 til Øst-England.
April—Juni 1/6—2/9 do.
Høsten 2/6—3/4 do.
b) Dampskibe.
Efter 27. Marts 2/3—2/6 til Hull.
April—Juni 1/3—1/6 til do.
Juli—August ligesaa til do.
September—Oktober stigende.

1873 b) Dampskibe.
Efter Skibsfartens Aabning fra Kønigsberg og til August 2/3—2/6 til Hull.
Senere stigende med 6—9 d.
1874 a) Seilskibe.
Første Maaneder 2/6 til Firth of Forth.
Sommeren synkende med indtil 6 d.
Senere ubetydeligt stigende.
b) Dampskibe.
Første Maaneder 2/6—2/9 til Østlige England.
Eftersommeren 1/9—1/4½ do.
November 3/—3/3 do.
1875 a) Seilskibe.
Begyndelsen af Aaret 2/6 til Firth of Forth og Kulhavne.
Sommeren 1/ lavere.
Senhøstes stigende.
b) Dampskibe.
Begyndelsen af Aaret indtil Mai 2/4½—2/9 til Hull.
Senere nedadgaaende.
Juni og August 2/—1/3.
September lidt bedre.
i Saisonens Slutning 2/9—2/10½.

Af ovenstaaende Exempler vil det sees, at det endog kan hænde, at Fragterne for den samme Transportgjenstand ere i Stigende paa et Sted paa samme Tid, som de dale paa et andet Sted; men om end dette sjeldnere vil være Tilfældet, ere de anførte Exempler formentlig tilstrækkelige til at vise, at Skibsfartens mere eller mindre heldige Udbytte for en ikke ringe Del beror paa, hvorvidt Skibsrederen forstaar at tage de forskjellige Tidsomstændigheder med i Beregningen ved sin Disposition over Fartøiet. Det er en Selvfølge, at dette ikke er nogen let Opgave; men paa den anden Side beror det gunstige Udfald heller ikke paa blotte Tilfældigheder. Fluktuationerne i Fragterne ere ikke noget Tilfældets Værk, men afhænge af bagenfor liggende Aarsager; jo større Indsigt Skibsrederne have heri og jo mere de derved forstaa at beregne Chancerne, desto bedre Resultat ville de i Længden opnaa, om de end maa være forberedte paa, at Udfaldet en og anden Gang ikke svarer til Beregningen. Et uvurderligt Hjælpe-

middel til at holde sig à jour med Fragtmarkedets Tilstand til enhver Tid samt med de samme betingende Forhold have vor Tids Redere i Telegrafen, der ogsaa mere og mere benyttes til Fremsendelse af saadanne Oplysninger. Det maa iøvrigt her bemærkes, at det paa den anden Side ikke er uden Betydning, at en vis Stadighed i Fartplanen bliver fastholdt, saa at der er visse Grændser for de heromhandlede Spekulationer.

## § 21. Tilbageblik.

Hovedresultatet af foranstaaende Undersøgelser angaaende de Forhold, der betinge Skibsrederiets Bruttoindtægter, kan sammenfattes saaledes:

1. Skibsfartsindtægternes Størrelse i Forhold til Tonnagen afhænger foruden af Fragtnoteringen, som er den vigtigste Faktor, tillige af flere andre Forhold, der tilsammen udøve en betydelig Indflydelse paa Resultatet, og af hvilke de vigtigste turde være den valgte Fartplan, Seiladsens og Havneexpeditionens Hurtighed, samt Fartøiets Lasteevne.

2. Under ellers lige Omstændigheder vil det mindre Fartøi have en i Forhold til Tonnagen ikke ubetydeligt større Bruttoindtægt end det større Fartøi, dels fordi det vil have lettere for at opnaa en bedre Fragtnotering og bedre Bestuvningsforhold, dels fordi der gaar forholdsvis mindre Tid tabt ved Havneophold. Begge disse Forhold, navnlig det sidstanførte, gjør sig stærkest gjældende for de kortere Routers Vedkommende.

3. Ved den samme Fragtnotering have Dampskibene i Forhold til Tonnagen en flerdobbelt saa stor Bruttoindtægt som Seilskibene. Dette beror dels paa de førstnævntes hurtigere Seilads, dels paa deres hurtigere Havneexpedition, dels paa deres i Regelen noget længere Farttid. Alle disse Momenter gjøre sig især gjældende i de kortere Router, dels nemlig fordi Seilfartøierne seile betydeligt langsommere i de mere indelukkede Farvande end i Oceanfarten,[1] dels fordi Havneopholdet, hvori Dampskibsexpeditionen har en større Overlegenhed over Seilfartøierne end ved Seiladsen, navnlig medtager en stor Del af Farttiden i de kortere Router, dels endelig fordi de i Langfarten beskjæftigede Seilskibe i Regelen ere sysselsatte i en større Del af Aaret, end Tilfældet ialfald

[1]) En af Aarsagerne hertil er vistnok ogsaa de i de forskjellige Router anvendte Seilskibskonstruktioner.

hos os er med de i de kortere Router beskjæftigede. Hertil kommer endnu den Omstændighed, at de i længere Router sysselsatte Dampskibe maa forsyne sig med Kul for et større Antal Dage end i de kortere Router, hvorved en større Del af Lasterummet gaar tabt, fordi det optages af Kulbeholdningen.

Dampfartøiernes Effektivitet i Sammenligning med Seilfartøiernes afhænger saaledes i høi Grad af Routens Beskaffenhed, idet jeg (efter de vistnok ikke omfattende Undersøgelser, jeg derom har havt Anledning til at anstille) har fundet, at et Dampskib i de for Seilskibene gunstigste Forhold kan stilles ved Siden af ca. 3 saadanne, medens de i kortere Router kunne opveie 7 à 8 Seilfartøier af tilsvarende Størrelse. Da imidlertid Seilfartøierne overhovedet anvendes mere i længere Router end Dampfartøierne og tillige i Regelen ere betydeligt mindre end disse (cfr. ovenfor under No. 2), skulde jeg antage, at Forholdet overhovedet nærmest vil kunne udtrykkes som 1:4.[1])

## Andet Kapitel: Skibsfartens Udgifter.

### § 22. Almindelig Oversigt.

Udgifterne ere af en meget væsentlig Betydning i Henseende til Skibsrederiets økonomiske Resultat, og det tør hænde, at deres Betydning ikke tilstrækkelig er erkjendt. Endel Skibsredere lægge i en saa overveiende Grad Vægt paa Fragternes Stigen eller Falden, hvorpaa de dog alene kunne udøve en meget begrændset Indflydelse, at de ikke skjænke Udgiftssiden den Opmærksomhed, som den fortjener. Og det er dog i Virkeligheden herpaa, at Skibsfartens Fremgang væsentlig beror; thi jo billigere Søtransporten kan blive udført, desto mere vil dens Omfang stige, baade fordi enhver Lettelse i Transporten fremkalder større Omsætning, og fordi Søveien kun gjennem Prisbillighed kan vente med Held at konkurrere med Jernbanerne, der ikke alene ere et fuldkomnere Transportmiddel, men ogsaa bortseet fra Udviklingen i den allersidste Tid, i det hele udføre sit Arbeide stedse billigere.

Dette gjælder end mere i Henseende til Seilskibene i deres Konkurrence med Dampskibene; skulle de kunne hævde

---

[1]) Sammenl. Side 71. Anm.

sin Plads, vil det alene kunne ske ved Prisbillighed, og det er derfor af den høieste Vigtighed for Seilskibsrederne, at de mere og mere sætte det som sit Hovedmaal, at kunne seile billigt; thi herpaa beror i Længden Seilskibenes Fremtid.

Man hører vistnok ofte sige, at det er en Selvfølge, at enhver Skibsreder lægger an paa saameget som muligt at reducere Udgifterne, idet hans egen Interesse jo tilstrækkelig siger ham dette. Denne Sag sees ogsaa i senere Tid at være Formaal for enkelte Skibsrederforeningers Opmærksomhed, hvilket tør haabes at ville bringe gode Frugter. Men ser man hen til de hyppigst forekommende Udtalelser, vil man vistnok finde, at den alt overveiende Hovedinteresse sættes i at faa Fragterne op, et Standpunkt, der tør have sin mindre heldige Indflydelse paa den Iver og Indsigt, hvormed der arbeides paa Fremskridt i det, som danner Grundlaget for Skibsfartens Økonomi, nemlig dens tekniske Udvikling.

Efter Undersøgelser,[1]) der ere byggede paa et Antal af 159 Aarsregnskaber for norske Seilskibe, udgjorde Skibsfartens Udgifter i Aarene 1867—1869 ikke mindre end 83,8 % af den samlede Bruttofragt. For 40 Fartøier udgjorde Udgifterne i 1870 79 % af Bruttoindtægten:

Under Forudsætning af, at Forholdene forøvrigt ikke undergaa nogen Forandring, skulde altsaa en Reduktion i Udgifterne fra 100 til 99, frembringe en Forøgelse i Nettoindtægten fra 100 til 104 à 105, og en Formindskelse i hine af 5 pCt. bringe denne til at stige med 20 à 25 pCt.

---

Til en foreløbig Oversigt over Skibsfartens vigtigste Udgiftsposter meddeles følgende Opgaver:

1) Norske Seilfartøier:[2])

| | | 1870. | 1867—69. |
|---|---|---|---|
| Fartøiernes | Antal . . . . . . . . . . | 40 | 159 |
| — | Tonnage . . Comm.-Læster | 6,259 | 24,873 |
| — | Værdi ved Farttidens Begyndelse . . . . . . . Spd. | 379,800 | 1,511,300 |
| — | Bemanding incl. Føreren . . | 429 | 1,759 |
| — | gjennemsnitlige Farttid i Maaneder | $8^1/_2$ | $8^4/_5$ |

[1]) Statistiske Oplysninger vedkommende den norske Skibsfarts Økonomi. (Aftryk af Morgenbladet, 1871). [2]) Norges officielle Skibsfartsstatistik for 1869 og 1870.

| Udgiftsposter: | 1870. Spd. | 1867—69. Spd. |
|---|---|---|
| 1. Havneafgifter m. m. . . . . . . . | 44,676 | 239,342 |
| 2. Indladnings- og Losningsudgifter . . | 13,123 | |
| 3. Porto- og Telegramudgifter . . . . | 655 | |
| 4. Udgifter til Mæglere og andre Kommissionærer . . . . . . . . . . | 10,479 | 36,480 |
| 5. Assurance af Fragt . . . . . . . | 2,158 | 82,056 |
| 6. Assurance af Skib . . . . . . . . | 16,767 | |
| 7. Løbende Vedligeholdelsesudgifter . . | 22,535 | 87,400 |
| 8. Havarier med Fradrag af Assurancegodtgjørelse . . . . . . . . . . | 1,638[1]) | 7,806[2]) |
| 9. Andre større Udbedringer af Skib og Tilbehør . . . . . . . . . . . | 5,048 | 19,204 |
| 10. Førerens Hyre og Kaplaken. . . . | 20,960 | 80,408 |
| 11. Mandskabets Hyre . . . . . . . . | 32,262 | 136,827 |
| 12. Proviant. . . . . . . . . . . . | 29,380 | 130,132 |
| 13. Andre Udgifter til Mandskabet . . | 1,440 | — |
| 14. Diverse Udgifter (Buxering, Isvækning m, m.) . . . . . . . . . | 1,680 | — |
| 15. Fartøiernes Værdiforringelse . . . . | 15,300 | 50,100 |
| Tilsammen | 218,101 | 869,755 |

2) I Henseende til **Dampskibe** er jeg ikke i Besiddelse af saa detaillerede Oplysninger; men med Benyttelse af de tidligere nævnte i Morgenbladet for 1871 No. 281 meddelte Opgaver, der i det væsentlige antages at udtrykke Forholdet ogsaa for nærværende Tid, kan følgende delvise Sammenligning mellem Dampskibe og Seilskibe opstilles:

| | Fartøiernes Størrelse i Comm.-Læster. | Deres Værdi. Spd. | Bemanding Skibsbesætning. | Bemanding Maskinbesætning. | Farttid Maaneder |
|---|---|---|---|---|---|
| Dampskib[3]) | 150 | 40,700 | 9 | 4 | 11 |
| Seilskib[4]) | 156 | 9,500 | 10,5 | « | $8^1/_2$ |

[1]) 6,809 ÷ 4,671. [2]) 18496 ÷ 10,690. [3]) Som Exempel har jeg taget det i Ihlens Tabel opførte Jerndampskib paa 200 Bruttolæster = 150 Netto-Commercelæster. [4]) ɔ: Gjennemsnittet for de i foranstaaende Tabel for 1870 anførte 40 Fartøier.

Udgiftsposter.

| | Dampskib. Spd. | Seilskib. Spd. | Udgifter i Procenter af No. 1—4. Dampskib. | Seilskib. |
|---|---|---|---|---|
| 1. Hyrer og Proviant: | | | | |
| til Skibsbesætningen | 3,171 | 2,101 | 20 % | 57 % |
| » Maskinbesætningen | 1,400 | « | 9 % | « |
| 2. Maskinudgifter . . | 6,240 | 42 | 38 % | 1 % |
| 3. Assurance og Vedligeholdelse . . . . . | 3,469 | 1,150 | 21 % | 32 % |
| 4. Værdiforringelse . ca. | 2,000 | 382 | 12 % | 10 % |
| Sum af ovenstaaaende Udgifter | 16,280 | 3,675 | 100 % | 100 % |
| 5 Havneudgifter . . . | ? | 1,445 | — | — |
| 6. Mæglerkommission, Fragtassurance m. m. | ? | 332 | — | — |
| Ialt Udgifter | ? | 5,452 | — | — |

Dampskibenes Havneudgifter udgjøre i Almindelighed en større Del af deres samlede Udgifter end Seilskibenes, hovedsagelig fordi deres Havnebesøg ere langt hyppigere end disses, ligesom de ogsaa have større Losnings- og Lastningsudgifter.

Skibsudgifterne kunne passende deles i tre Hovedklasser: 1) løbende Udgifter; 2) Havneudgifter, og 3) Fragtomkostninger.

Førstnævnte, der væsentlig bestaa i Udgifter til Hyrer og Proviant, Vedligeholdelsesudgifter samt Dampskibenes Maskinudgifter, udgjøre et Beløb, der overhovedet er nogenlunde jævnt fordelt eller ialfald regnskabsmæssigen bør fordeles over den hele Farttid, saa at deres Størrelse i Forhold til de enkelte Transporter væsentlig beror paa den til Reisen og Havneexpeditionen medgaaede Tid. Deres Beløb pr. Dag og Ton afhænger fornemmelig af Fartøiernes Størrelse, Konstruktion og Beskaffenhed, samt er derhos betydelig forskjellig for Seilskibe og Dampskibe.

Havneudgifterne udgjøre derimod for den væsentligste Del et paa Havneopholdets Varighed og Fartøiernes Art lidet beroende Beløb pr. Ton. Derimod afhænger deres Størrelse hovedsagelig af, hvorvidt Fartøierne ankomme eller afgaa i Ballast eller med Ladninger, samt af Ladningernes Beskaffenhed. Der er derhos en betydelig Forskjel mellem de forskjellige Havne indbyrdes, hvorhos disse Udgifter, som beroende

paa Antallet af de af Fartøierne gjorte Havnebesøg, selvfølgelig tynge mest paa de kortere Router.

Under Fragtomkostninger kunne passende henføres, foruden Udgifter til Fragtslutning og Fragtassurance, endel andre mindre betydelige Omkostninger, saasom Porto- og Telegrafudgifter, Kontorhold og andre Rederiudgifter, Reiseomkostninger m. m. De betydeligste Poster af disse Udgifter beregnes i Procenter af Bruttofragten, og herved faar den hele Klasse en fra de øvrige Udgiftsklasser forskjellig Karakter.

Vi skulle nu gaa over til en nærmere Undersøgelse af de vigtigste enkelte Udgiftsposter med særligt Hensyn til deres Indflydelse paa Søtransportens Kostende for Skibsrederen.

### § 23. Udgifter til Hyrer og Proviant.

Af de løbende Udgifter udgjør de, der medgaa til Hyrer og Proviant for Seilfartøierne den betydeligste Del, nemlig efter de ovenanførte Opgaver for Fartøier af ca. 300 Reg. Tons overhovedet ca. 57 %. For Dampfartøier af samme Størrelse udgjorde de derimod kun 29 % og ved store Dampskibe paa 2000 Tons synker Forholdet til under 20 %; her danne nemlig Maskinudgifterne den største Del af de daglige Udgifter.

Ved Spørgsmaalet om Hyre- og Proviantudgifternes Beløb pr. Ton og Dag komme fornemmelig følgende Momenter i Betragtning:

1. Fartøiets Størrelse;
2. Dets Konstruktion og Udstyr, specielt hvorvidt det er Seilskib eller Dampskib;
3. Bemandingens Sammensætning og Lønningsmaade;
4. Kostholdets Beskaffenhed samt Proviantpriserne.

Til Bedømmelse af, hvorledes Fartøiernes Størrelse influerer paa disse Udgifter, hidsættes nedenstaaende Opgave over den gjennemsnitlige Bemanding[1]) pr. 100 Reg. Tons for Fartøier af forskjellige Størrelser tilhørende den engelske, den tydske og den norske Handelsflaade.

---

[1]) Ved Udtrykket «Bemanding» er i denne Afhandling altid Skibets Fører medindbefattet.

| Størrelseskategorier. | Seilskibe. | | | Dampskibe. | | | Merbemanding paa Dampskibe. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Engelske[1]) | Tyske[2]) | Norske[3]) | Engelske[1]) | Tyske[2]) | Norske[3]) | Engelske | Tyske |
| under 50 Tons | 11.8 | 8.4 | — | 21.5 | 22.8 | — | 9.7 | 14.4 |
| 50—100 — | 6.3 | 6.3 | — | 12.0 | 11.5 | 10.2 | 5.7 | 5.2 |
| 100—200 — | 4.4 | 4.8 | 5.0 | 8.7 | 9.5 | 7.8 | 4.3 | 4.7 |
| 200—300 — | 3.7 | 4.0 | 3.7 | 7.5 | 7.2 | 4.9 | 3.8 | 3.2 |
| 300—400 — | 3.4 | 3.5 | | 5.8 | 6.1 | | 2.4 | 2.6 |
| 400—500 — | 3.1 | 3.1 | 3.0 | 4.6 | 4.9 | 3.3 | 1.5 | 1.8 |
| 500—600 — | 2.9 | 2.8 | | 4.1 | 3.9 | | 1.2 | 1.1 |
| 600—700 — | 2.8 | 2.6 | 2.5 | 3.7 | 3.2 | 2.7 | 0.9 | 0.6 |
| 700—800 — | 2.6 | | | 3.3 | | | 0.7 | |
| 800—1000 — | 2.6 | 2.2 | 2.3 | 3.4 | 3.2 | 2.5 | 0.8 | 1.0 |
| 1000—1200 — | 2.5 | 1.9 | — | 3.4 | 4.2 | 2.9 | 0.9 | 2.3 |
| 1200—1500 — | 2.2 | | | 3.5 | | | 1.3 | |
| 1500—2000 — | 2,1 | — | — | 3.8 | 5.1 | — | 1.7 | — |
| 2000—3000 — | 2.0 | — | — | 3.8 | 5.0 | — | 1.8 | — |
| over 3000 — | — | — | — | 3.6 | — | — | — | — |

Det vil heraf sees, at Bemandingen i det hele aftager betydeligt i Forholdet til Lasteevnen, jo større Fartøierne blive. For Seilskibenes Vedkommende er Formindskelsen jævn, idet der, naar Fartøiernes Tonnage fordobles, i Regelen udkræves $^1/_5$—$^1/_4$ mindre Bemanding for hver 100 Ton.

Hvad Dampskibene angaar, viser Tabellen først et jævnt aftagende Forhold ligesom ved Seilfartøierne indtil en Tonnage af 300 Tons. Udover denne Grændse er der først indtil 800 Tons en stærkere Formindskelse, men for større Dampskibe bliver Besætningens Antal igjen større i Forhold til Tonnagen. Dette antages at hidrøre fra det større Personale, som de oceangaaende Passagerdampskibe kræve i Modsætning til de i Regelen noget mindre Lastedampskibe.

Forøvrigt vil det sees, at Dampskibe af alle Størrelser uagtet den mindre Seilføring og de Lettelser, som Dampkraften yder i Henseende til Fartøiets Manøvrering m. m., kræve en større Bemanding end Seilfartøierne. Dette hidrører hovedsagelig fra Maskinbesætningen, men for en Del ogsaa fra Fartens Beskaffenhed, idet saavel de mindre som de største Dampskibe for en betydelig Del anvendes i Passagerfart. Dernæst kommer det maaske ogsaa i nogen Betragtning, at Dampskibene i Forhold til sin Nettodrægtighed eller Lasteevne have en ca. $^1/_3$, ja ofte indtil $^1/_2$ Gang til saa stor Bruttodrægtighed i Sammenligning med Seilskibene.

---

[1]) Efter officielle Opgaver. [2]) Beregnet efter utrykte officielle Opgaver for de vigtigste norske Skibsrederbyer. [3]) At Besætningen for norske Dampskibe viser sig forholdsvis mindre end ved tyske og engelske, skriver sig maaske derfra, at Passagerdampskibenes Opvartningspersonale ikke er medregnet, medens det formodentlig er medtaget i de tyske og engelske Opgaver.

M a s k i n b e s æ t n i n g e n s Antal beror dels paa Fartøiets Størrelse, dels paa Maskinens Hestekraft. For norske Skibe kan Forholdet antages at udgjøre ved Fartøier paa 100—200 Ton 2,3 Mand pr. 100 Reg.-Ton; ved Fartøier paa 200—400 Ton: 1,7 M.; do. 400—600 T. 1,2 M.; 800—1000 T. 0,9 M. og over 1500 T. 0,7 Mand.

Ogsaa mellem Seilfartøier af samme Størrelse kan Bemandingens Antal være noget forskjellig, idet den mere eller mindre hensigtsmæssige Konstruktion og Indretning af Skib og Rig m. m. kan lede til Besparelse i den Arbeidskraft, der trænges. Mandskabets Dygtighed er derhos selvfølgelig en væsentlig Faktor; maaske kommer ogsaa Fartens Beskaffenhed noget, skjønt vistnok ikke meget, i Betragtning.

De mange Forbedringer, der i førstnævnte Henseende ere blevne indførte, have bidraget til, at Seilskibe af lige Størrelse nu for Tiden fare med et mindre Mandskab end før. Men end større er den Besparelse i Arbeidskraft, der er bleven realiseret derved, at Fartøierne stadigt ere blevne større og større.

Navnlig er dette Tilfældet med Dampskibene, hvis Dimensioner lige indtil den sidste Tid stadigt ere tiltagne, idet det f. Ex. i Journal of the Statistical Society for 1875 S. 81 oplyses, at Gjennemsnitstonnagen for Dampskibe af forskjellige Nationaliteter i Aarene 1870—1874 steg fra 676 til 974 Bruttotons, medens den for Seilfartøierne i samme Tidsrum skulde være aftagen fra 270 til 258 Tons. Seilfartøiernes Tonnage turde imidlertid i det hele være i Stigende.

Uagtet Dampskibene, som ovenfor vist, seile med en større Bemanding i Forhold til deres Læstedrægtighed, repræsentere de alligevel en betydelig Besparelse af Arbeidskraft paa Grund af deres hurtigere Reiser. Sættes deres Effektivitet i denne Henseende nemlig til det 4-dobbelte af Seilskibenes, vil Transporten af 900 Tons tunge Varer, der kunne indlastes i et Fartøi paa 600 Registertons, ved Dampskibsbefordring sysselsætte 24 Mand f. Ex. i 10 Dage, medens ved Seilskibsbefordring 17 Mand ville være beskjæftigede i 40 Dage, hvorved altsaa i førstnævnte Tilfælde 240, i sidstnævnte 680 Dagsværk ville udkræves.

B e m a n d i n g e n s  S a m m e n s æ t n i n g beror væsentlig paa Fartøiets Størrelse og Art.

Ved smaa Seilfartøier paa under 20 Tons udgjøres hele Besætningen hos os i Regelen af Skipper og en Mand eller en Skibsgut.

Med Fartøiernes Størrelse voxer ogsaa Antallet af sær-

skilte Stillinger ombord, og første og anden Styrmand, Baadsmand, Skibstømmermand, hel- og halvbefarne Matroser, Jungmænd, Tømmermand, Seilmager, Stuvert, Kok og Skibsgut kommer til, hvilket Antal, forsaavidt Dampskibene angaar, endnu forøges med Maskinister og Fyrbødere, Kullempere og Maskingutter samt for Passagerdampskibenes Vedkommende tillige med Opvartningspersonalet. Restauratøren indtager forøvrigt ofte en selvstændig Entreprenørs Stilling med sine særskilte Underordnede.

Som Exempler paa Bemandingens Sammensætning for norske Seilskibe, sysselsatte i udenrigsk Fart, hidsættes følgende Opgave [1]):

| Stilling ombord. | Fartøiernes Drægtighed i Com.-Læster à 2,07 Tons. | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 76 | 111½ | 130 | 135 | 154½ | 170½ | 221 | 258½ | 268 |
| Styrmænd . . . . . | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| Tømmermænd . . . | 1 | 1 | 1 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Baadsmænd . . . . | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Seilmager . . . . . | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - | - |
| Matroser . . . . . . | 2 } | 4 | 4 | { 2 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| Let-Matroser . . . | 2 } | | | { 3 | - | 2 | 3 | 3 | 1 |
| Jungmænd . . . . | - | - | 2 | - | - | - | - | - | 1 |
| Kok . . . . . . . | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Skibsgutter . . . . | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 |
| Samlet Bemanding incl. Kapteinen | 9 [2]) | 10 | 11 | 10 | 10 | 11 | 14 | 14 | 14 |
| heraf Kapt. og Styrmand . . . . . . | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 |
| Mandskab . . . . . | 7 | 7 | 9 | 7 | 8 | 9 | 11 | 11 | 11 |

I Henseende til Dampskibe hidsættes efter Direktør Ihlens Opgaver følgende Sammenstilling:

| | Fartøiernes Drægtighed i Netto Com.-Læster à 2,25 Rt. | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 112½ | 150 | 225 | 300 | 375 | 525 | 675 | 825 | 975 |
| Skibsbesætning: | | | | | | | | | |
| Kaptein og Styrmænd | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Mandskab . . . . . . . | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| Maskinbesætning: | | | | | | | | | |
| Maskiniser . . . . . . . | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Fyrbødere . . . . . . . | 2 | 2 | 4 | [3]) 4 | [4]) 6 | 7 | 7 | [5]) 8 | [6]) 8 |
| Samlet Bemanding | 12 | 13 | 17 | 18 | 21 | 24 | 25 | 27 | 28 |

[1]) Efter de i det statistiske Centralbureau beroende Uddrag af Skibsregnskaber for Aaret 1871. I Folketællingsopgaverne for 1875 haves rige Materialier til en fuldstændigere statistisk Belysning af dette Forhold. [2]) Senere 8 Mand. [3]) Ved større Hestekraft: 6. [4]) Ved do. 7. [5]) Ved do. 4 Maskinister og 9 Fyrbødere. [6]) Ved do. 4 Maskinister og 10 Fyrbødere.

Et af de største bergensiske Dampskibe (ca. 1400 Tons) havde i 1875 en Besætning af 35 Mand.

Det i Ostindie- og Kinafarten beskjæftigede Dampskib «Khedive», med en Nettodrægtighed af 2000 Tons, havde ifølge Lindsay en samlet Bemanding af 177 Mand, deraf 126 Indfødte (ɔ: hovedsagelig «Lascarer» (Sømænd) og Kullempere).

En ofte med alvorlige Ulemper forbunden Eiendommelighed ved Skibsmandskabernes Sammensætning er den, at der hyppig sammenføres Søfolk af forskjellige Nationaliteter, saa at et Skibs Besætning kan bestaa af de mest brogede og uensartede Bestanddele. Navnlig hænder dette ofte, naar et Skib ved Rømning har mistet en Del af sit Mandskab og der da i en Hast fra Boarding- og Logishusene maa skaffes tilveie det fornødne Mandskab.

Ved den engelske i udenrigsk Fart beskjæftigede Handelsflaade bestod i 1875 noget over 14 pCt. af Bemandingen af Udlændinge, deraf ved Seilskibene 19 pCt., men ved Dampskibene kun 7 pCt.

Hvad den norske Handelsflaade angaar, har man tilsvarende Opgaver for den Del af Fartøierne, der vare ude den 31te Decbr. 1875, af hvis Bemanding noget over 13 pCt. vare bosatte i Udlandet. Mange Søfolk have forøvrigt ikke nogen fast Bopæl, men flakke i Aarevis om fra Sted til Sted.

Om Lønningsforholdene for Skibsførere og Besætning bemærkes følgende:

Skibsførerne ere ved norske Seilfartøier paa faa Undtagelser nær lønnede med 20 Spd. om Maaneden fast og dertil 5 pCt. af Bruttofragten; disse Satser have i længere Tid holdt sig uforandrede. Undtagelsesvis er istedetfor 20 Spd. maanedlig sat 4 pCt. af Bruttofragten, altsaa ialt 9 pCt. af denne.

Hvorledes det almindelige System virker i Forhold til Skibsrederens og Skibsførerens særskilte Interesser vil sees af nedenstaaende Sammenstilling[1]):

| | Fartøier med Læstedrægtighed af: 20—50 C.-L. | 50—100 C.-L. | 100—200 C.-L. | 200—400 C.-L. |
|---|---|---|---|---|
| Skibsførerens Hyre og Kaplaken: | | | | |
| a) maanedlig Fortjeneste for Skibsføreren . . . . | 132 Kr. | 176 Kr. | 220 Kr. | 328 Kr. |
| b) do. i Procenter af Fragten . . . . . . . . . | 11,0 pCt. | 8,8 pCt. | 8,3 pCt. | 6,8 pCt. |
| c) den maanedlige Udgift pr. Reg.-Tons var: | 1,74 | 1,04 | 0,74 | 0,56 |

[1]) Efter mine før citerede «Statistiske Oplysninger» for 1871.

Af disse Opgaver fremgaar for det første, at de 5 pCt. af Bruttofragten ved alle Skibe over 50 C.-Læster eller 100 Reg. Ton udgjør den vigtigste Del af Skibsførerens Indtægt.

Dernæst vil det sees, at Skibsførerens Indtægt voxer i et meget stærkt Forhold, eftersom Skibene blive større. Hvorvidt Skibsrederen heri er i lige Grad interesseret, kan derimod ikke i og for sig udledes af de beregnede Forholdstal, da disse alene udtrykke et enkelt af de flere Momenter, der betinge Nettoudbyttets Størrelse.

At Skibsførerens Løn for den væsentligste Del afhænger af Bruttofragtens Beløb maa i det hele antages at virke heldigt. Den direkte Interesse, han derved faar i, at Skibet opseiler den størst mulige Fragt, er vel egnet til at anspore hans Foretagsomhed og navnlig til at paaskynde saavel Seilads som Havneexpedition.

Under heldige Konjunkturer virker denne Lønningsmaade til en Forøgelse saavel af Skibsrederens som af Skibsførerens Indtægter. Det er ligeledes i sin Orden, at denne under de ofte haarde Høst- og Vinterreiser, da i Regelen Bruttofragten (men derimod neppe Redernes Nettoudbytte) er større end sædvanlig, erholder en høiere Godtgjørelse end den almindelige.

Imidlertid er denne Lønningsmaade ikke fyldestgjørende for alle Tilfælde. Der er saaledes mange Fragtnoteringer, der ere betydelig høiere end de andre, der samtidig noteres, blot fordi Skibsfarten i visse Router eller Transporten af visse Ladninger er forbunden med større Udgifter end de almindelige, og isaafald synes der ikke at være rimelig Grund til, at Skibsføreren skulde have en høiere Løn, ligesaalidt som, at han i det omvendte Tilfælde skulde have en mindre. Dernæst kunde der af Hensyn til Skibsførerens hele Stilling til Fartøiets Økonomi, der i væsentlig Grad afhænger af Udgifternes Størrelse, ogsaa være andre Grunde, der talte for en delvis Anvendelse af Tantièmesystemet, hvorved han vilde blive mere direkte interesseret i overhovedet at varetage Skibets Tarv. Jeg har ogsaa nylig seet et saadant blandet Lønningssystem opstillet i en Beregning over det sandsynlige Udbytte af et Rederiforetagende,[1]) idet nemlig Skibsførerens Løn saavidt erindres, var sat til 3 pCt. af Bruttofragten samt 10 pCt. af Nettoudbyttet, foruden 20 Spd. maanedlig, hvilket i Regelen vil svare til 20 Spd. + $4^1/_2$ à 5 pCt. af Bruttofragten.

[1]) Efter senere Oplysninger er det dog tvivlsomt, hvorvidt dette har været Meningen.

Et saadant System, der selvfølgelig er modtagelig for mange Modifikationer, fjerner sig kun lidet fra den nu almindelig befulgte Lønningsmaade og synes bedre end det nuværende at være egnet til at sammenknytte Skibsførerens og Skibsrederens Interesser.

I nogen Grad opnaaes det samme, naar Skibsføreren, som i Norge hyppig er Tilfældet, eier en Part i det Fartøi, han fører.

For den øvrige Del af Bemandingen udgjorde de norske maanedlige Hyrer i Almindelighed som følger:

| | a) i 1871 og de nærmest foregaaende Aar. Spd. | 1871. gjennemsnitlig. Spd. | 1876. (omtrent) Spd. |
|---|---|---|---|
| Ene- eller 1ste Styrmand . . . | 13—20 | 16 | 16 |
| 2den Styrmand (med faa Undtagelser) . . . . . . . . | 11—12 $^{1}/_{2}$ | 12 | 12 |
| Tømmermand i Regelen . . . | 12—14 | 13 | 14 |
| Baadsmand . . . . . . . . | — | 11 | 13 |
| Matroser, helbefarne . . . . | 9—11 | 10 | 12 |
| Letmatroser, Jungmænd . . . | 6—8 | 7 | 8 |
| Kok[1]) . . . . . . . . . . | 8—13 | 10 | 12 |
| Skibsgut . . . . . . . . . | 3—6 | 4 $^{1}/_{2}$ | 6 |
| 1ste Maskinist[2]) ved Dampskibe | 30—50 | — | 40 |
| 2den Maskinist - — | 20—30 | — | 25 |
| Fyrbødere - — | 10—15 | — | 12 $^{1}/_{2}$ |

Siden 1871 ere Mandskabshyrerne stegne betydeligt, medens Styrmændenes Hyrer kun ere undergaaede liden om overhovedet nogen Forandring. Matroshyren udgjorde saaledes i 1873—74 i Almindelighed 13—14 Spd., i flere Tilfælde endog 15 Spd. og derover for en kortere Tid; i 1875 antages den at have holdt sig omkring 13 Spd. og i 1876 omkring 12 Spd.

En og anden Gang forekommer ogsaa Forhyring pr. Reis; men dette er sjeldent. I enkelte Tilfælde, navnlig naar Bemandingen er bleven inkomplet paa Grund af uforudseede Omstændigheder, f. Ex. ved Rømning, maa der betales betydeligt høiere Hyrer end de ovenanførte, saaledes indtil 25 Spd. Maaneden for en Matros.

Til Sammenligning hidsættes en Opgave over engelske og tydske Matroshyrer.

---

[1]) Undertiden forekommer en saa lav Løn som 4, 4 $^{1}/_{2}$ og 5 Spd. maanedlig. [2]) Dennes Hyre oppebæres i Regelen hele Aaret rundt; de øvrige Maskinisters, samt Fyrbødernes alene i Farttiden.

a) **Engelske Maanedshyrer for en fuldbefaren Matros** (able seaman). [1])

| Reisernes Art. | 1871. Shilling. | 1872. Shilling. | 1873. Shilling. |
|---|---|---|---|
| Middelhavet . . . | 50-65 gj. 57.0 | 60-70 gj. 64.2 | 60-75 gj. 68.5 |
| Nordamerika . . . | 55-80 gj. 67.5 | 65-90 gj. 76.5 | 70-90 gj. 83.5 |
| Sydamerika. . . . | 50-70 gj. 53.7 | 55-70 gj. 62.5 | 60-70 gj. 66.5 |
| Ostindien og Kina | $47^1/_2$-55 gj. 51.2 | 55-70 gj. 62.0 | 60-80 gj. 67.0 |
| Overhovedet | gj. 57.4 | gj. 66.3 | gj. 71.4 |
| udgjørende i | Kr. 51.7 | Kr. 59.7 | Kr. 64.3 |

Ved Dampskibe stillede Hyrerne sig i Regelen 5—10 Shilling høiere.

b) Tydske Maanedshyrer for Matroser [2]).

| | 1874. | | 1875. | |
|---|---|---|---|---|
| | 1ste Halvaar. Rigsmark. | 2det Halvaar. Rigsmark. | 1ste Halvaar. Rigsmark. | 2det Halvaar. Rigsmark. |
| paa Seilskibe | 60.35 | 59.48 | 54.90 | 58.47 |
| - Dampskibe | 58.63 | 57.59 | 53.10 | 54.58 |

De tydske Matroshyrer have altsaa i disse Aar for Seilskibenes Vedkommende omtrentlig udgjort det samme Beløb som de norske, nemlig 53 Kroner i 1874 og $50^1/_2$ Kroner i 1875. De engelske stode derimod i 1871 betydelig høiere (henved 52 Kroner mod 40 Kroner), medens Forskjellen i i 1873 var ringere (64 Kroner mod 52—56 Kroner). Stigningen i de norske Hyrer har i ikke ringe Grad virket til at formindske Antallet af Rømninger.

De fleste nordeuropæiske Handelsflaader have i senere Aar lidt under en tiltagende Vanskelighed ved at faa dygtige Matroser, og trods de høie Hyrer har det ofte hændt, at Skibe have maattet seile afsted med et uøvet eller i andre Henseender daarligt Skibsmandskab. Tildels for at raade Bod paa denne Mangel har man i England i længere Tid havt Skoleskibe, en Institution, der ved Siden af et filantropisk Formaal sigter til at bibringe unge Gutter den for Søbedriften nødvendige Uddannelse og derved at tilveiebringe en fast Stok, hvorfra Handelsflaaden kunde tilføres dygtige og disciplinerede Kræfter. Denne Institution har i England i længere Tid havt et betydeligt Omfang og tillægges af de ledende Mænd den

[1]) Efter Miscellaneous Statistics Part IX S. 351; Gjennemsnitstallene ere beregnede af mig. [2]) Ifølge Bremer Handelsblatt No. 1330, 1877.

største Betydning for Skibsfartens Fremtid. Ogsaa i Tydskland har dette Anliggende i de sidste Par Aar været gjort til Gjenstand for alvorlig Diskussion i de derværende nautiske Foreninger og en Plan for Skoleskibe holder, saavidt vides, just i denne Tid paa at blive realiseret, dels ved Bidrag fra frivillige Foreninger, dels ved Statsunderstøttelse.

I Sverige har man i flere Aar havt et enkelt Skoleskib, og i den seneste Tid er denne Sag bleven bragt paa Bane ogsaa hos os, hvor den paa Grund af Handelsflaadens Størrelse og hurtige Væxt synes at maatte være af særskilt Betydning.

Af andre Foranstaltninger med lignende Formaal kan mærkes, at flere norske Rederier frivilligen have forenet sig om at medtage en eller to Skibsgutter ombord paa sine Fartøier.

Som et i flere Retninger uheldigt virkende Forhold ved Skibsfartens nyere Udvikling skal i denne Forbindelse ogsaa nævnes det hyppige Ombytte af Skibets Bemanding.

Vistnok forbliver Skibsføreren og tildels ogsaa Styrmændene i Regelen flere Aar ved samme Fartøi, men hvad den øvrige Besætning angaar, bliver dette Forhold mere og mere sjeldent, hvilket baade i moralsk og økonomisk Henseende maa beklages. Saavel Rømninger som frivillige Afmønstringer ere i det hele blevne hyppigere i de senere Aar, og det førstnævnte Uvæsen har antaget saa store Dimensioner og er i sine Følger saa fordærveligt for Sømandsstanden, at det maa betegnes som et Samfundsonde af den alvorligste Beskaffenhed.

Antallet af Rømninger fra norske Fartøier overstiger sandsynligvis 2000 hvert Aar, heri dog indbefattet tidligere rømte, men igjen i Udlandet forhyrede Matroser. [1])

Ogsaa de i Mindelighed foregaaende gjensidige Opsigelser maa, forsaavidt de forekomme hyppigt og lede til jævnligt Ombytte af Skibsbesætning, betegnes som uheldige for Mandskabet ikke mindre end for Rederiet, hvor berettigede og nødvendige de end kunne være i de enkelte Tilfælde.

De Aarsager, der lede til, at Søfolkene saa ofte forlade Fartøiet, ligge vistnok for en stor Del hos Søfolkene selv, f. Ex. i deres Lyst til Forandring eller i en ugrundet Misfornøielse med deres Stilling, o. s. v. samt i de mange Fristelser og Tilskyndelser, der møde dem i de fremmede Havne,

---

[1]) Nærmere Oplysninger herom ere meddelte i den officielle norske Skibsfartstatistik.

altsaa overhovedet i Forhold, som ere uafhængige af Skibsreder og Skibsfører eller som ialfald kun indirekte kunne modarbeides af disse. Men paa den anden Side bør det ikke lades uomtalt, at mange Rømninger fremkaldes eller fremskyndes af urimelige Skibsførere eller ved et slet Kosthold eller ved Fartøiets Beskaffenhed og daarlige Indredning. At et Mandskab bliver utilfreds ved at fare med et kleint Skib, hvor Pumperne ofte maa bruges, eller hvor der er et uhyggeligt mørkt og snevert Folkerum, det kan man ikke fortænke det i. Det er derfor ogsaa en daarlig Økonomi at spare formeget paa Provianten, ligesom det ogsaa røber en Undervurdering af Kokkens Betydning, naar man forhyrer ham for en saa lav Løn som de ovenfor nævnte, men nu vel ikke mere forekommende 4—5 Spd. om Maaneden. Det er derfor ogsaa i Rederiernes egen Interesse at gjøre Folkerummene rummelige, lyse og venlige og i det hele udstyre Fartøiet saaledes, at Opholdet ombord kan blive saa hyggeligt som efter Omstændighederne muligt. I England har Lovgivningen søgt at fremme denne Sag ved at tilstaa et Fradrag i Skibets Tonnage, dersom Folkerummet opfylder visse Forskrifter. Denne Regel er i Forbindelse med Indførelsen af det engelske Skibsmaalingssystem bleven vedtagen i Sverige, Danmark og Italien, derimod ikke i Tydskland, Frankrige og Norge, hvor man uden saadan Betingelse tilstaar omhandlede Fradrag i Tonnagen. Den nye norske Regel maa imidlertid i heromhandlede Henseende antages at ville virke heldigere end den ældre, der tilstod en lige Godtgjørelse for Folkerum og Kahyt, hvad enten Rummene i Virkeligheden vare store, eller smaa, hvorved det blev en ligefrem Fordel for Rederne at have smaa Folke- og Kahytrum.

I Forbindelse hermed kan oplyses, at efter de i Danmark foretagne Maalinger af norske og andre Fartøier skulde Folkerummenes Dimensioner ved de norske Østersøfarere sammenligneIsesvis stille sig mindre gunstigt.

P r o v i a n t u d g i f t e r n e kunne i Virkeligheden for den største Del betragtes som en Del af Hyrerne. I Skotland er det ved de i Kystfarten sysselsatte Fartøier ikke sjeldent, at Skibsfører og Mandskab holde sig selv med Proviant.[1]) Hos os udgjøre de gjennemsnitlig fra 1 Krone til 1 Kr. 20 Øre pr. Mand daglig og udgjorde efter Erfaringer for 1867—69

[1]) Efter Miscellaneous Statistics.

ca. $12^1/_2$ pCt. af den hele Bruttofragt. De Steder, hvor Indkjøbet gjøres, og Prisforholdene øve selvfølgelig her sin Indflydelse; men meget kommer ogsaa an paa Fødemidlernes Udvalg og Opbevaringsmaade, samt paa en kyndig kulinarisk Behandling.

Enkelte Nationers Søfolk, bl. a. Franskmændene og Italienerne, skulle være meget nøisomme i Henseende til Kostholdet; hos os er Vestlændingen, saavidt vides, nøisommere end Østlændingen. I det hele taget vil en god og kraftig Skibskost gjøre Bemandingen mere effektiv og ved store Fartøier maaske lede til, at man kan seile med en Mand mindre.

Saavidt vides, er der i de fleste Lande fastsat reglementariske Forskrifter for Kostholdet ombord. Herom bestemmer den norske Søfartslov § 15, at «Skipperen skal paase, at Mandskabet erholder forsvarlig og tilstrækkelig Kost, saaledes som god Sømandsskik og Reisens Leilighed medfører«, samt «at han i denne Henseende er pligtig til at underkaste sig det Reglement for Kosthold, som af Kongen maatte blive udfærdiget». Noget saadant Reglement er imidlertid hidtil ikke blevet fastsat, og Kostholdet er altsaa væsentlig beroende paa Rederi og Skibsfører.

I denne Forbindelse skal ikke lades uomtalt, at enkelte Redere ikke alene have sørget for den fornødne Skibskost, men ogsaa havt Øie for, at Mandskabet har Fornødenheder af en høiere Art, idet de nemlig have udstyret sine Fartøier med Skibsbibliotheker, der imidlertid endnu forekomme altfor sjeldent saavel i den norske, som vistnok ogsaa i andre Handelsmariner.

### § 24. Udgifter til Fartøiernes Vedligeholdelse og Assurance.

Vedligeholdelsesudgifterne udgjøre en meget væsentlig Del af samtlige Udgifter.

I videre Forstand henhører dertil ikke alene de løbende Nyanskaffelser af Seil, Tougverk, Kjettinger samt Udgifter til Maling, Tjære, Drev o. s. v., men tillige de snart efter kortere, snart efter længere Tid nødvendige saakaldte Paalæg, saasom Metalhud, nye Master, større og mindre Reparationer (Kjølhaling), hvad enten disse ere foranledigede ved Søskade eller ved almindelig Slitage og Værdiforringelse. Hertil hører ogsaa Udgifter ved Skibets Assurance, der nemlig, hvad enten Erstatningen anvendes til Anskaffelse af nyt Fartøi istedetfor det forliste eller til Dækkelse af de ved Havarier

foraarsagede extraordinære Reparationer, i Virkeligheden har Karakteren af en Vedligeholdesudgift, ligesom ogsaa Assurancepræmiernes Størrelse væsentlig afhænger af lignende Aarsager som de øvrige Vedligeholdelsesudgifter.

I Forhold til Bruttofragten kunne samtlige Vedligeholdesudgifter ved norske Seilskibe antages at udgjøre 20 à 25 pCt. I Forhold til Skibets Værdi skulde de i Almindelighed udgjøre 14 à 16 pCt. aarlig, deraf 5 à 6 pCt. for de almindelige løbende Udgifter, 4 à 6 pCt. for Paalæg og Værdiforringelse, 4 à 5 pCt. til Assurance samt ½ pCt. for uerstattede Havariudgifter[1]). Men Udgifternes Størrelse varierer betydeligt efter Fartøiets Klasse, samt Reisens Beskaffenhed og Aarstiden, hvorom mere nedenfor.

For Dampskibenes Vedkommende regner Direktør Ihlen foruden Assuranceudgifter til Vedligeholdelse 6 pCt. for Maskinen og 2 pCt. for Skibet forøvrigt, naar Skibet er bygget af Jern, men 5 pCt., naar det er bygget af Træ. Assurancen er overhovedet regnet til 5 pCt. Dette giver for Jerndampskibe en samlet Vedligeholdelses- og Assuranceudgift af 8 à 9 pCt. og for Trædampskibe af 11 pCt., hvortil imidlertid kommer 4 à 5 pCt. for Værdiforringelse, altsaa ialt henholdsvis 13 à 15 pCt.

Ved Spørgsmaalet om de forskjellige Fartøiers Fordelagtighed kommer det forøvrigt ikke saameget an paa, hvorvidt Vedligeholdelsesudgifterne udgjøre en stor eller liden Procent af deres Værdi, men væsentligt hvorledes denne Udgiftspost stiller sig i Henseende til deres Transportevne.

Gaar man saaledes ud fra, at norske Seilfartøier have en Gjennemsnitsværdi af 120 Kroner pr. Reg.-Ton (= 60 Spd. pr. Læst) og Dampfartøier (af Jern) af 400 Kroner pr. Reg.-Ton (Netto) samt at hines Vedligeholdelsesudgifter udgjøre 15 pCt., disses 13 pCt. af deres Værdi, bliver disse Udgifters aarlige Beløb henholdsvis 18 og 52 Kroner pr. Ton; men da Dampfartøiernes Effektivitet, som ovenfor vist, overhovedet kan regnes at være omtrent 4 Gange saa stor som Seilskibenes, bliver Forholdet mellem disse Udgifter omtrent 13 : 18, med andre Ord: i Forhold til de transporterede Mængder falder der paa Seilskibene næsten 1½ Gang saa stor Vedligeholdelses- og Assuranceudgift som paa Dampskibene.

Mellem de forskjellige Slags Seilskibe og Dampskibe er der imidlertid i denne Henseende en ikke ringe Forskjel.

---

[1]) Se mine «Statistiske Oplysninger» S. 12—23.

De almindelige løbende Vedligeholdelsesudgifter (til Seil, Taugværk etc.) ere i Forhold til Fartøiets Tonnage maaske noget mindre for de større Fartøier, men afhænger forøvrigt neppe af Fartøiets Art og navnlig ikke af dets Klasse. Derimod har Fartens og især Aarstidens Beskaffenhed i denne Henseende en betydelig Indflydelse, idet f. Ex. Seil og Tougværk ofte slides meget under Høst- og Vinterstormene. Derhos er selve Riggens Godhed selvfølgelig en Faktor af væsentlig Betydning.

Reparationsudgifter og andre Udgifter til Skrogets Udbedring eller Vedligeholdelse bero derimod vistnok for nogen Del ogsaa paa Aarstid og Reiseroute, men det væsentligste Moment er her Fartøiets Beskaffenhed eller Klasse, i det et ældre eller af daarlige Materialier eller iøvrigt slet bygget Fartøi tiltrænger hyppigere eller større Reparationer end de gode Fartøier.

Naar de dermed forbundne Udgifter for Fartøier af en daarlig Klasse udgjør en forholdsvis høi Procent af deres Værdi, da er dermed ikke sagt, at de ville stille sig uheldigt i Forhold til Fartøiernes Transportevne; thi en Vedligeholdelsesudgift af 5 % af et Fartøi, der er værd 200 Kroner pr. Ton, tynger omtrent ligesaameget som 10 % for et Fartøi, der blot er værd 100 Kroner pr. Ton.

Men de heromhandlede Udgifter ere efter al Sandsynlighed for de daarlige Fartøier ikke alene større i Forhold til Værdien, men ogsaa i Forhold til Tonnagen, saa at f. Ex. et Fartøi i B Klassen har en større Vedligeholdelsesudgift pr. Ton end et Fartøi i A-Klassen, forudsat det anvendes i samme Fart. Dette tynger saameget mere paa de daarligere Fartøiers Budget, fordi deres Farttid i Regelen er mindre og de heller ikke kunne føre alle Slags Ladninger og navnlig ikke saadanne, der give en høiere Fragt.

Ogsaa Ladningens Beskaffenhed indvirker paa Størrelsen af Vedligeholdelsesudgifterne, idet visse Slags Ladninger (navnlig de meget tunge samt enkelte andre, saasom fugtigt Korn) medtage Skibet i høiere Grad end andre. Fremdeles kommer Stuvningsmaaden i Betragtning, idet ikke alene Fartøiets Overlastning, men ogsaa en uhensigtsmæssig Fordeling af Ladningen er til Skade for Skibet, især hvis det faar haardt Veir.

Endelig kommer ogsaa i denne Henseende Skibsførerens Dygtighed og Konduite i væsentlig Betragtning, ikke alene fordi han forestaar Indladningen og Seiladsen, men navnlig

fordi han ved stadigt at holde Skibet i god Hævd kan spare sit Rederi betydelige Udgifter. Af megen Betydning er det ogsaa, hvorvidt Skibsføreren paa de fremmede Steder, hvor større Nyanskaffelser eller Reparationer blive nødvendige, forstaar at indrette sig paa en økonomisk Maade; thi i saadanne Tilfælde kunne store Optrækkerier forekomme. Ikke mindst i heromhandlede Henseende synes det ovenfor omtalte delvise Tantième-System at anbefale sig; thi netop den stadige Aarvaagenhed og Omhu for Skibets Tarv, som her udkræves, kan vanskelig forudsættes, uden hvor Skibsførerens og Skibets Interesser ere sammenknyttede paa en stærkere Maade end ved det ublandede Kaplakensystem.

Det er i Henseende til heromhandlede Udgiftspost ogsaa af Betydning, at man har et dygtigt og godt Skibsmandskab, idet navnlig Styrmændenes og Tømmermændenes Egenskaber herved komme i Betragtning.

Værdiforringelsen er for Skibsrederen en Faktor, der ikke kommer tilsyne i de aarlige Regnskaber, men som ikke destomindre spiller en meget vigtig Rolle. Der kan i denne Henseende følges to forskjellige Systemer: enten kan man lægge an paa ved stadigt Eftersyn og jævnlige Udbedringer at holde Skibet i saa god Hævd som muligt, m. a. O. opretholde dets Klasse i det længste, eller ogsaa kan man lade Skibet deklinere og alene foretage de Udbedringer, som ere strengt nødvendige for at det kan holde Søen. Mellem disse to Yderligheder er der selvfølgelig mange forskjellige Mellemsystemer.

Spørgsmaalet om, hvad her er det økonomisk rigtige, synes vistnok fra et almindeligt Standpunkt at maatte besvares derhen, at den stadige og fuldstændige Vedligeholdelse vil stille sig fordelagtigst. Thi efter Naturens almindelige Love er der intet, som bedre bevarer mod Forfald, end den uafbrudte Kamp imod de tærende og ødelæggende Kræfter, medens det er en næsten ufravigelig Regel, at naar en Ting tillades at forfalde, gaar det stadigt nedover med voxende Hurtighed.

Ogsaa hvad Skibsfarten angaar, turde Erfaringen gaa i samme Retning. Ialfald er det vist, at daarlige Skibe ofte maa underkastes betydelige og kostbare Reparationer, uden at de derved blive synderligt bedre. Omvendt har man ogsaa Exempler paa, at godt vedligeholdte Fartøier have seilet i meget lang Tid, ja indtil over 100 Aar. Det synes ogsaa at være indlysende, at enhver haard Søgang, enhver Storm, hvor-

ved Skibet giver sig i sine Sammenføininger, ethvert Havari, hvorfor et Skib udsættes, vil medtage det daarlige Skib ganske anderledes end det gode. Imidlertid er der den Hage ved Tingen, at naar Skibet er assureret, faar Rederen i Tilfælde af Havari eller Forlis Erstatning og at det ikke er muligt fuldt ud at kontrollere, hvorvidt den Taxt og Klasse, der er bleven tildelt Skibet for et vist Antal Aar, ogsaa, naar Terminen er nær ved at udløbe, svarer til Skibets virkelige Værdi. Derfor kan det i mange Tilfælde hænde, at den enkelte Skibsreders og Assuranceforeningens eller Assuranceselskabets Interesser staa imod hinanden.

Men hvorledes det nu end forholder sig hermed, falder under enhver Omstændighed Tabet paa Skibsfarten i det hele i Form af de høiere Assurancepræmier, der maa betales for at dække Erstatningskravene. Det vilde derfor, saavel af Hensyn til Assurancespørgsmaalet som paa Grund af Sagens Betydning i Henseende til Vedligeholdelsesudgifterne i Almindelighed, være af megen Interesse, om nogen skibskyndig Mand vilde paatage sig at underkaste dette Punkt en nærmere Undersøgelse, for at det kunde blive ved uimodsigelige Erfaringer godtgjort, hvilket Vedligeholdelsessystem der er det økonomisk rigtige og hvorledes Reparations- og andre Vedligeholdelsesudgifter gjennemsnitlig taget stille sig for Fartøier af forskjellig Klasse, samt byggede af forskjellige Materialier (navnlig Jern, Eg og Furu.[1])

Hvad Assuranceudgifterne angaar, stillede de sig ved de norske gjensidige Foreninger i 1875 saaledes for de forskjellige Klasser af Seilfartøier:

| Fartøiernes Klasse i Norsk Veritas. | Fast Sommerpræmie fra 15/3—30/9. pCt. | Tillægspræmie for Høst og Vinter. pCt. | Ialt Aarspræmie. pCt. |
|---|---|---|---|
| A. 1. | | | |
| a. Kristianiafjordens og Skiensfjordens 5 Assuranceforeninger . . . . . . | 1.50—1.88 | 3.50—4.40 | 5.00—6.28 |
| b. Arendal, Agder og Kragerø. . . . . . | 1.50 | 2-25—2.50 | 3.75—4.00 |
| c. Stavanger og Bergen . . . . . . . . | 2.00 | 4.60—4.80 | 6.60—6.80 |

[1]) Et rigt Materiale for en saadan Undersøgelse findes vistnok i «Det Norske Veritas» Protokoller og øvrige Dokumenter.

| Fartøiernes Klasse i Norsk Veritas. | Fast Sommerpræmie fra $^{15}/_{3}$—$^{30}/_{9}$. pCt. | Tillægspræmie fra Høst og Vinter. pCt. | Ialt Aarspræmie. pCt. |
|---|---|---|---|
| A. 2. | | | |
| a. Kristianiafjordens etc. . . . . . . . . | 1.90—2.25 | 4.60—5.02 | 6.50—7.27 |
| b. Arendal etc. . . . | 1,75 | 2.75—2.96 | 4.50—4.71 |
| c. Stavanger og Bergen . . . . . . . . | 2.25 | 5.15—5.35 | 7.40—7.60 |
| B. 1. | | | |
| a. Kristianiafjordens etc. . . . . . . . . | 2.25—2.75 | 3.75—6.50 | 6.00—9.35 |
| b. Arendal etc. . . . | 2.00—2.25 | 3.42—3.75 | 5.42—6.00 |
| c. Stavanger og Bergen . . . . . . . . | 2.50 | 5.70—5.90 | 8.20—8.40 |
| B. 2. | | | |
| a. Kristianiafjordens etc. . . . . . . . . | 3.00—3.50 | 7,20—9.00 | 10.20—12.50 |
| b. Arendal etc. . . . | 2.25—3.00 | 3.87—5.00 | 6.12—8.00 |
| c. Stavanger og Bergen . . . . . . . . | 3.00 | 6.25—6.45 | 9.25—9.45 |
| Overhovedet. | | | |
| A. 1. . . . . . . . . . . | 1.73 | 3.67 | 5 40 |
| A. 2. . . . . . . . . . . | 2.02 | 4.31 | 6 33 |
| B. 1. . . . . . . . . . . | 2.38 | 4.83 | 7.21 |
| B. 2. . . . . . . . . . . | 2.96 | 6.29 | 9.25 |

For Fartøier i C. 1-Klassen varierer Aarspræmien mellem $6^{5}/_{6}$ og 16 % og for Fartøier i C. 2 mellem 11 og $19^{1}/_{2}$ %.

Ovenstaaende Præmier erlægges imidlertid kun, naar Fartøierne ere ude hele Aaret, og da de fleste ere oplagte i Vintermaanederne, bliver den virkelige Assuranceudgift meget mindre. [1]) De fleste Foreninger betale desuden en Ristorno-Godtgjørelse, naar Fartøierne under Farttiden have henlagt længere Tid [2]) i norske eller udenlanske Havne samt i de sidste Aar enkeltvis ogsaa for Seilads i den sydlige Hemisphære. [2]) Omvendt erlægges Extrapræmier af de Fartøier, der besøge visse Havne og Farvand.

---

[1]) Den er ovenfor opgivet til 4 à 5 % overhovedet. [2]) Dette er ikke Tilfældet med Arendalsforeningen.

Naar de stavangerske og bergenske Præmier sammenlignes med de andre, maa forøvrigt bemærkes, at hine ere satte høiere end nødvendigt, idet der sædvanligvis udbetales Rederierne et Overskud, (saaledes i 1868 over 2 pCt. ligesaa i 1869, i 1875 $1^4/_{10}$ og $1^3/_4$ pCt.), medens det omvendte i senere Aar turde være det overveiende eller ialfald ligesaa hyppigt forekommende Tilfælde ved de øvrige gjensidige Assuranceforeninger, Arendals Forening dog undtaget.

Efter de gjennem længere Tid gjorte Erfaringer antages det i Almindelighed, at den Præmie, der svares af Fartøier i B-Klassen (der siges navnlig B. 1), ikke er tilstrækkelig til at dække de paa samme faldende Tab, der saaledes for en Del betales af de af A-Klassen erlagte Præmier.

For Dampfartøier antages Assurancepræmien at udgjøre ca. 5 % for Aaret.

Sammenholdes de ovenfor anførte Sommer- og Aarspræmier med Fartøiernes antagelige Værdi pr. Registerton, fremkommer følgende Resultater:

| Seilfartøier. | Værdi pr. Register Ton i Kroner. | Sommmer-præmie. pCt. | Aarspræmie. pCt. | Sommer-præmie pr. Reg. Ton. Kr. | Aarspræmie pr. Register Ton. Kr. |
|---|---|---|---|---|---|
| A. 1 . . . . . . . . . . . | 200 | 1.73 | 5.40 | 3.46 | 10.80 |
| A. 2* . . . . . . . . . . | 150 | 2.02 | 6.33 | 3.03 | 9.50 |
| A. 2. . . . . . . . . . . | 125 | 2.02 | 6.33 | 2.52 | 7.91 |
| B. 1 . . . . . . . . . . . | $112^1/_2$ | 2.38 | 7.21 | 2.67 | 8.11 |
| B. 2 . . . . . . . . . . . | 75 | 2.96 | 9.25 | 2.22 | 6.94 |
| Dampfartøier. | | | | | |
| af Jern . . . , . . . . | 400 | — | 5.00 | — | 20.00 |
| af Træ . . . . . . . . . | 300 | — | 5.00 | — | 15.00 |

Da Fartøiernes Transportevne[1]), bortseet fra visse Slags Ladninger, kun lidet afhænger af deres Klasse, vil det sees, at Assuranceudgiften efter de nugjældende Satser tynger mest paa de bedre Seilfartøier. Hvad derimod Dampfartøierne angaar, bliver deres Assuranceudgift paa Grund af deres større Hurtighed betydeligt ringere end Seilfartøiernes, naar Hensyn tages til det i Aarets Løb udførte Transportarbeide.

### § 25. Dampskibenes Maskinudgifter.

Maskinudgifterne udgjøre, som ovenfor nævnt, den betydeligste Del af Dampskibenes daglige Udgifter. Til Maskin-

[1]) Hermed maa den saakaldte «Bæreevne» ikke forvexles.

udgifter henregnes Forbruget af Kul, Smørelse o. l. Man kunde imidlertid ogsaa dertil regne Udgifterne til Maskinbesætningen (Hyrer og Proviant) samt Maskinens Vedligeholdelsesudgifter, hvilket vilde forøge deres Beløb med omkring 1/2 Gang. De egentlige Maskinudgifter afhænge hovedsagelig af Kulforbruget,[1]) der igjen beror paa Maskinens Konstruktion og den Hurtighed, som skal opnaaes; dernæst ere Kulpriserne en vigtig Faktor. Jo større Fartøiet er, desto mindre bliver disse Udgifter i Forhold til dets Transportevne.

Til nærmere Oplysning herom hidsættes nedenstaaende Uddrag og Beregning efter Direktør Ihlens Opgaver.[2])

| Fartøiets Størrelse i Brutto Læster[3]). | Hvormange Miles Fart.[4]) | Kulforbrug pr. Døgn i engelske Tons. | Maskinudgiftnr om Aaret, efter 182 Døgns stadige Gang. Kroner. | Do. pr. Bruttolæst. Kroner. |
|---|---|---|---|---|
| 150 | 8 | 8.6 | 20,800 | 139 |
| 200 | 8 | 10.4 | 24.960 | 125 |
| 300 | 8 | 11.4 | 27,360 | 91 |
| 400 | 8 | 13.0 | 31,200 | 78 |
| 400 | 9 | 17.7 | 42,480 | 106 |
| 500 | 9 | 19.1 | 50,160 | 100 |
| 700 | 9 | 22.8 | 60,192 | 86 |
| 900 | 9 | 24.6 | 64,944 | 72 |
| 1100 | 9 | 26.4 | 69,696 | 63 |
| 1100 | 10 | 34.6 | 91,344 | 83 |
| 1300 | 10 | 38.6 | 101,904 | 78 |

Som bekjendt er Kulforbruget ved forskjellige Forbedringer i Dampmaskinens Konstruktion i senere Tid bleven betydelig reduceret i Forhold til Maskinens Effektivitet[5]), hvilket i betydelig Grad har begunstiget Dampfartøierne i deres Konkurrence med Seilfartøierne. Til en Formindskelse i heromhandlede Udgifter har ogsaa den tiltagende Anvendelse af store Dampfartøier bidraget.

[1]) I Forhold til dette skulde det øvrige Maskinforbrug udgjøre 20—25 pCt. efter Direktør Ihlens Opgaver. [2]) Jeg har gjort Uddraget noget vidtløftigt i Forhold til denne Afhandlings Plan, fordi jeg har anseet det for nyttigt, at Direktør Ihlens Beregninger blive mere tilgjængelige, end de nu ere. [3]) 100 Bruttolæster = 75 Nettolæster = 169 Register-Tons, hvilket svarer til ca. 253 Tons tunge Varer. [4]) ɔ: Antallet af engelske Sømile i Timen. [5]) Herom findes endel Oplysninger i Lindsay's History of Merchant Shipping.

Det bemærkes forøvrigt, at ovenstaaende Opgaver ere byggede paa Prisforholdene i Aaret 1871. Siden dette Aar have Priserne saavel paa Kul som paa Jern undergaaet betydelige Fluktuationer, idet de først ere stegne voldsomt, men derefter sunkne, saa at der nu ikke er nogen væsentlig Forskjel mod Tiden før 1871. Til Belysning heraf hidsættes nedenstaaende Opgave[1]).

| Aar. | Stenkulpriser i Norge. Kr. pr. Td. | Stenkulpriser i Hamburg. Mk. pr. Ctn. | Stangjernpriser i Norge. Kr. pr. Td. | Stangjernpriser i Hamburg. Mk. pr. Ctn. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—70 | 1.56 | 0.78 | 8.08 | 9.81 |
| 1871 | 1.60 | 0.78 | 8.00 | 10.66 |
| 1872 | 2.80 | 1.11 | 12.76 | 13.80 |
| 1873 | 2.76 | 1.39 | 12.72 | 17.12 |
| 1874 | 2.20 | 1.11 | 11.48 | 11.24 |
| 1875 | 1.88 | 0.90 | 10.68 | 11.81 |

### § 26. Forholdet mellem forannævnte „løbende" Udgifter og Fartøiernes Transportevne.

Hovedresultaterne af de foregaaende Undersøgelser angaaende Forholdet mellem de løbende Skibsfartsudgifter og Fartøiernes Transportevne har jeg sammenfattet i vedlagte Tabel[2]), hvor der er forsøgt en Beregning over, hvad disse Udgifter med Tillæg af 5 pCt. Kapitalrente beløbe sig til pr. 1000 engelske Tonsmile; — 1 Tonsmil ɔ: 1 Ton (1000 Kilogram) tunge Varer transporteret 1 engelsk Sømil (= ¼ geografisk Mil = 100/54 Kilometer). Beregningen er udført særskilt for Seilskibe af forskjellige Klasser og for Dampskibe, hvorved der tillige er skjelnet mellem Fart i lange og korte Router, samt mellem Fartøier af forskjellige Størrelser. Hvad Dampskibene angaar, har jeg benyttet Direktør Ihlens Opgaver, som jeg dog for Sammenligningens Skyld har fraveget i et enkelt ikke uvigtigt Punkt, nemlig i Henseende til Beregningen af den effektive Farttid.[3])

Forøvrigt maa det erkjendes, at flere af de i Tabellen anførte Opgaver ikke ere tilstrækkeligt konstaterede til at be-

---

[1]) Efter de officielle handelstatistiske Tabeller. [2]) Efter Planen for nærværende Arbeide skulde Tabellen egentlig indtages i Forbindelse med Texten, af hvis Fremstilling den udgjør en Del; men paa Grund af dens Omfang har jeg fundet det bekvemmest at trykke den som et særskilt Bilag. [3]) Se herom det paa vedkommende Sted af Tabellen anmærkede.

nyttes som sikre Udgangspunkter, og Beregningerne faa derfor sin væsentlige Betydning som Grundlag for Bedømmelsen af den relative Indflydelse, som de forskjellige, Udgiftsbeløbet betingende, Faktorer hver for sig udøve paa det endelige Resultat.

Blandt de svage Punkter, som derfor bør gjøres til Gjenstand for fortsatte Undersøgelser, skal særskilt nævnes Opgaverne over den effektive Del af Farttiden (Afdeling B. Post 2) samt over Vedligeholdelsesudgifterne (Afdeling C. Post 5). Disse og andre Mangler antages imidlertid ikke i nogen væsentlig Grad at forstyrre Beregningernes relative Gyldighed.[1])

Forøvrigt maa jeg endnu tilføie, at der i Skibsfartsbedriften, som paa de fleste øvrige Virksomhedsfelter, er en Mangfoldighed af Variationer, idet saavel Lasteevne som Værdi, Farttid, Fartplan, Hurtighed i Seilads o. s. v. ved de enkelte Skibe kunne staa i et indbyrdes afvigende Forhold, hvorved der opstaar en Mængde forskjellige Kombinationer. De i Tabellen opførte Exempler kunne derfor alene betragtes som mere eller mindre heldigt valgte Normaltyper.

Hvad Dampskibene angaar, maa derhos særskilt fremhæves, at de valgte Exempler ikke kunne siges at svare til de almindelige Router, hvori denne Klasse af Skibe pleier at anvendes.[2]) Jeg har nemlig lagt an paa at fremstille Konkurrenceforholdet mellem Seilskibe og Dampskibe og derfor forudsat en væsentlig ligeartet Anvendelsesmaade.

Af heromhandlede Tabel vil adskillige Slutninger kunne udledes i Henseende til Skibsfartens økonomiske Forhold; jeg maa imidlertid her indskrænke mig til at paapege nogle af de vigtigste.

For det første bekræftes og fuldstændiggjøres de Resultater, hvortil allerede Undersøgelsen af Skibsfartens Indtægtsside ledede i Henseende til Forholdet mellem Seilskibe og Dampskibe. Det viser sig nemlig, at Dampskibenes Overlegenhed er størst:

a. I de kortere Router;

b. I de Router, hvor store Fartøier kunde anvendes.

---

[1]) Som en Bekræftelse herpaa synes bl. a. at kunne anføres Overensstemmelsen mellem de Resultater, hvortil Tabellen leder, og de i den norske Søfartslov bestemte Liggedagspenge for Fartøier af forskjellig Størrelse, se Tabellens Afdeling C. Post 10. [2]) Cfr. Anmærkning 5 i Tabellen.

I de lange Router derimod og tillige i saadanne kortere Router, hvor — paa Grund af Omsætningsforholdene, Havnenes Beskaffenhed eller andre Aarsager — større Dampfartøier er mindre anvendelige, kunne Seilfartøier med Fordel optage Konkurrencen, naar ikke Transportgjenstandens Art, saasom navnlig ved Passagerfarten, samt ved Befordring af kostbarere Varer, bevirker, at Dampskibene foretrækkes.

Da Hovedaarsagerne til dette Forhold ere fremstillede i Forbindelse med Behandlingen af Skibsrederiets Indtægter, skal jeg her indskrænke mig til at henvise til Side 78 og 88 ovenfor.

Hvad de enkelte Arter af Seilskibe angaar, vise Beregningerne overhovedet temmelig jævne Resultater, idet de løbende Udgifter pr. Tonsmil ikke variere ret meget.

Bortseet fra enkelte mindre Uregelmæssigheder, viser det sig, at disse Udgifter først aftage noget, eftersom Fartøierne blive større; men naar en vis Grændse overskrides, stille de løbende Udgifter sig ufordelagtigere for de større Fartøier end for de mindre.

Hovedaarsagen hertil er følgende: Jo større et Fartøi er, desto større Andel udgjør Vedligeholdelsesudgifter og Kapitalrenter af samtlige løbende Udgifter. De udgjorde t. Ex. ved A. 1.-Fartøier med en Tonnage af 253 Registerton 47 pCt., men 64 pCt., naar Størrelsen var 1163 Reg. Tons.

Nu stille netop disse Udgifter sig ufordelagtigere for de større Fartøier end for de mindre; thi vistnok udgjøre de ikke et større Beløb pr. Register Ton, muligens endog lidt mindre; men da de større Fartøiers effektive Farttid er mindre,[1] bliver Forholdet mellem disse Udgifter og Nytteeffekten alligevel ugunstigere. Ved Anvendelsen af større Omkostninger ved Indladning og Losning, kan man maaske drive det dertil, at de store Skibe blive næsten ligesaa hurtigt expederede som de mindre; men da ogsaa disse kunne anvende større Arbeidskraft, forandres ikke Forholdet.

Jo større Andel altsaa de heromhandlede Udgifter udgjøre af de samlede, desto mere opveies den Besparelse, som de større Fartøier indvinde ved de forholdsvis ringere Udgifter til Hyrer og Proviant.

Forøvrigt kommer ved Spørgsmaalet om Fordelagtigheden af større eller smaa Seilfartøier, ligesom ogsaa i Henseende til

[1]) Se Tabellens Afdeling B. Post 2.

Konkurrencen mellem Seilskibe og Dampskibe, ogsaa Havneudgifterne i nogen Betragtning, skjønt disses Beløb pr. Ton i Regelen ikke varierer meget efter Fartøiernes Størrelse og Art.

I Tabellens Afdeling C. Post 10 findes beregnet, hvor meget de løbende Udgifter med Tillæg af Kapitalrenter udgjør for hver Dag af Farttiden for Skibe af forskjellig Størrelse. For norske Seilskibe paa ca. 250 Reg. Ton udgjorde de saaledes ca. 54 Kroner for hvert Fartøi (kun lidet forskjelligt for de forskjellige Klasser varierende mellem 52½ og 56 Kroner); ved Seilskibe paa 1,160 Reg. Tons udgjøre de derimod 180 Kroner daglig, og for Dampskibe af samme Størrelser henholdsvis 236—253 Kroner og 605—669 Kroner daglig.

Heraf vil sees, hvad nogle Dages Forsinkelse har at betyde, idet ovennævnte Summer udtrykke et direkte Fradrag i Skibsrederens Nettoindtægt for hver Dag, hvormed Reisen eller Havneopholdet forsinkes, (dog med nogen Modifikation for Dampskibenes Vedkommende, idet Forlængelsen af Havneopholdet medfører noget ringere Udgifter til Maskinen.)

Saa vigtigt, som det derfor er at paaskynde Seilads og Havneexpedition, kan Hensynet dertil dog overdrives og bliver det stundom ved forceret Seilads, men hyppigere ved forceret Havneexpedition. Jeg skal her berøre et Spørgsmaal, der ogsaa paa andre økonomiske Omraader er af stor Betydning.

Ifølge Søfartslovens § 16 har Skipperen at paase, at unødvendigt Arbeide paa Søn- og Helligdage ikke paalægges Mandskabet. Med denne Regel staar den paa mange Steder herskende Dampskibspraxis i Strid, dels fordi Losning og Ladning i flere udenlandske Havne (dog med Undtagelse af de britiske) foregaar om Søndag som Hverdag, dels fordi mange af de i regelmæssig Route gaaende Kyst-Dampskibe holdes i Farten ogsaa, for ikke at sige fortrinsvis, om Søndagen. Nu maa det vistnok fremhæves, at netop herved imødekommes en Trang for det reisende Publikum, idet mange kun om Søndagene have Tid til at gjøre en Udflugt, ligesom en alle Hensyn tilfredsstillende Ordning af dette Anliggende navnlig for Passagerdampskibene har sine betydelige Vanskeligheder. Men en anden Sag er det, at man ved Dampskibsfarten, som det synes, ofte mere end nødvendigt gjør Brud paa Søndagsordningen, ligesom det ogsaa er et Spørgsmaal, hvorvidt der fra Redериernes Side sørges for, at de Mandskaber, der saaledes berøves sin Søndag, erholde tilstrækkelig Afløsning, saa at de ialfald be-

holde endel Søndage fri i den Udstrækning, som Forholdene tillade.

Ogsaa hvad Seilskibene angaar, føres der, skjønt i mindre Grad, Klager i samme Retning. Vistnok falder der her kun lidet af egentligt Søndagsarbeide, men det skal være en ikke sjeldent forekommende Praxis, at Losnings- eller Lastningsarbeidet i Ugens sidste Dage paaskyndes stærkt, for at Fartøiet kan blive klart til at seile afsted tidlig Søndag Morgen. At Søfolkene, der paa denne Maade gaa glip af en Søndag iland, herover blive misfornøiede, kan man ikke undres over, især da de jo alligevel maa tilbringe saa mangen Søndag paa Søen, og man derfor burde være dobbelt varsom med at berøve dem de Hvile- og Rekreationsdage, de kunne faa iland. Det anføres ofte til Forsvar for denne Praxis, at Søfolkene, naar de ere ombord, ere bedre bevarede mod Fristelser, end om de skulde tilbringe en Søndag iland; men om dette Argument kunde der være mangt at sige, som jeg dog ikke her skal indlade mig nærmere paa, idet jeg blot i Almindelighed skal bemærke, at jeg saavel af Hensyn til Søndagens religiøse Betydning som paa Grund af dens Betydning som Hvile- og Rekreationsdag anser den frie Raadighed over denne Dag som ikke mindre nødvendig for Sømanden end for enhver anden. At der gives Undtagelsestilfælde, hvor man ikke kan undgaa at benytte Søndagen til Skibsarbeide, skulde det vel være overflødigt at tilføie.

### § 27. Havneudgifter.

Om Havneudgifternes Forhold til samtlige Skibsudgifter samt om deres forskjellige Bestanddele er ovenfor S. 90 og 91 meddelt nogle almindelige Oplysninger, der her skulle fuldstændiggjøres ved Opgaver over deres Størrelse og de Omstændigheder, hvorpaa denne beror. I Henseende til dette Punkt forefindes der forøvrigt udførlige Haandbøger, der give detaillerede Oplysninger om disse Udgifters Størrelse i de forskjellige Havne, saaledes «Dues and Charges on Shipping» af Urquhart, et nylig udkommet tysk Værk af Jülfs & Balleer: «Die Seehäfen der Erde» samt. en mindre (nu forældet) norsk Samling ef C. F. Berg[1]).

Jeg skal derfor her alene søge at give en Oversigt over disse Udgifter.

---

[1]) Cfr. for de tydske Havnes Vedkommende ogsaa «Hansa» 1878, No. 2.

Deres samlede Beløb, udtrykt i Kroner, pr. Commercelæst (à 2,07 Registerton) udgjør i nedenstaaende Havne, som følger[1]):

| Havne. | Beskaffenheden af de oploste Ladninger. | Beskaffenheden af de indtagne Ladninger. | Aar. | Antal Fartøier, f. hvilke Opgaver haves. | Deres Drægtighed, C.-Lstr. | Havneudgifter pr. C.-L. Kr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Norske Havne . . | Ballast. | Trælast. | 1867—70 | 145 | 20,934 | 4.80 |
| Do. Do. . . | Do. | Do. | 1870—72 | 54 | 10,839 | 4.60 |
| Svenske Do. . . | Do. | Do. | 1867—70 | 38 | 6,191 | 3.80 |
| Do. Do. . . | Do. | Do. | 1870—72 | 25 | 4,214 | 3.75 |
| Finske Do. . . | Do. | Do. | 1870—72 | 13 | 2,008 | 4.44 |
| Kvebek . . . . . | Do. | Do. | 1867—70 | 3 | ? | 8.80 |
| Do. . . . . . | Do. | Do. | 1870—72 | 5 | 1,441 | 8.46 |
| Sagenay . . . . . | Do. | Do. | 1867—70 | 1 | ? | 7.20 |
| Do. . . . . . | Do. | Do. | 1870—72 | 1 | 268 | 5.92 |
| Engelske Havne . | Trælast. | Ballast. | 1867—70 | 72 | 14,139 | 6.56 |
| London . . . . . | Do. | Do. | 1870—72 | 37 | 9,526 | 5.96 |
| Hollandske Havne | Do. | Do. | 1867—70 | 18 | 2,735 | 7.20 |
| Do. Do. | Do. | Do. | 1870—72 | 14 | 2,118 | 6.45 |
| Antwerpen . . . . | Do. | Do. | 1870—72 | 4 | 656 | 7.33 |
| Franske Havne . | Do. | Do. | 1867—70 | 37 | 5,414 | 4.56 |
| Engelske Do. . | Ballast. | Kul. | do. | 11 | 2,213 | 5.12 |
| Do. Do. . | Diverse. | Diverse. | do. | 5 | 649 | 7.80 |
| Havana . . . . . | Fisk. | Sukker. | do. | 5 | — | 28.00 |
| New-York . . . . | Sukker. | Hvede. | do. | 1 | — | 19.20 |

[1]) Efter mine Statistiske Oplysninger af 1871 suppleret med nyere Opgaver.

For følgende Havne meddeles nedenstaaende specificerede Opgaver over de vigtigste Slags Havneudgifter i Aarene 1870—72.

| Havne. | Beskaffenheden af den | | Antal Fartøier. | De enkelte Slags Havneudgifter for Com.-Læster. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | oplossede Ladning. | indtagne Ladning. | | Indladnings- og Losnings-udgifter; Ballastom-kostninger. | Ind- og udgaaende Lodspenge. | Buxerings- eller Slæbnings-udgifter. | Havne-afgifter. | Tilsammen. |
| | | | | Kroner. | Kroner. | Kroner. | Kroner. | Kroner. |
| Norske Havne . . . | Ballast | Trælast | 54 | 1.40 | 0.48 | 0.48 | 2.20 | 4.56 |
| do. første Vaarreise | — | do. | 11 | 2.04 | 0.24 | 0.48 | 1.68 | 4.44 |
| do. sidste Høstreise | Ballast | — | 16 | 0.16 | 0.36 | 0.16 | 0.04 | 0.72 |
| Bergen . . . . . . . . | Salt | Rundfisk | 3 | 12.88 | 1.36 | 1.16 | 5.16 | 20.56 |
| Aalesund . . . . . . . | do. | Klipfisk | 4 | 1.40 | 0.48 | « | 3.44 | 5.32 |
| Christianssund . . . . | do. | do. | 6 | 2.60 | ? | ? | ? | 7.80 |
| Svenske Havne . . . | Ballast | Trælast | 25 | 0.80 | 0.36 | 0.32 | 2.28 | 3.76 |
| Kjøbenhavn . . . . . | Diverse | Ballast | 2 | 1.92 | 0.36 | 0.36 | 2.92 | 5.56 |
| Finske Havne . . . . | Ballast | Trælast | 13 | 1.12 | 0.36 | 1.08 | 1.80 | 4.36 |
| Kronstadt . . . . . . | Kul | Ballast | 9 | 0.76 | 0.28 | 0.48 | 1.12 | 2.64 |
| St. Petersburg . . . | Diverse | Hamp | 2 | 7.52 | 1.00 | 1.36 | 2.00 | 11.88 |
| Riga . . . . . . . . . | do. | Lin | 2 | 5.92 | 0.28 | 0.64 | 4.52 | 11.36 |
| Taganrog . . . . . . | Ballast | Korn | 2 | 2.32 | 0.24 | « | 1.72 | 4.28 |
| London . . . . . . . . | Trælast | Ballast | 24 | 1.36 | 2.12 | 1.16 | 2.04 | 6.68 |
| Hollandske Havne . | do. | do. | 14 | 1.72 | 1.40 | 1.24 | 1.48 | 5.48[1]) |
| Antwerpen . . . . . . | do. | do. | 4 | 1.00 | 1.80 | 1.16 | 3.32 | 7.28 |
| do. . . . . . . | Korn, Petrol. m. m. | do. | 6 | 1.56 | 1.84 | 1.32 | 3.60 | 8.32 |

[1]) Hertil kom for 2 Fartøier Omkostninger ved at faa Lasten bragt fra Nieuwediep til Amsterdam Kr. 3.76 pr. Comm.-Læst, hvilket fordelt paa samtlige 14 Fartøier udgjorde 48 Øre pr. Comm.-Læst.

Til disse Udgifter kommer endnu Porto og Telegrafudgifter (gjennemsnitlig 5 Øre pr. C.-Læst), hvilke for Sammenligningens Skyld ere blevne medtagne ovenfor S. 115.

Naar Havne anløbes blot for at indtage Proviant eller for Ordre, udgjøre Havneudgifterne kun et ringe Beløb, saaledes for 28 Fartøier, der anløb Kjøbenhavn og Helsingør, 32 Øre pr. Com.-Læst, og for endel Fartøier, der anløb Cork eller Falmouth for Ordre 1 Kr. 23 Øre pr. Com.-Læst.

Hvorvidt Havneudgifterne overhovedet stille sig fordelagtigst for de større eller for de mindre Fartøier, kan neppe afgjøres ved nogen almindelig Regel; men de falde i det hele med et temmelig lige Beløb pr. Ton. De allerfleste af Havneafgifterne saasom Lastepenge, Dokpenge, Fyrpenge, Bryggepenge o. s. v. ere nemlig regulerede med en vis Taxt pr. Ton. En Undtagelse herfra danner Lodspengene, der i Almindelighed rette sig efter Fartøiernes Dybgaaende, hvorved de større Fartøier faa en noget mindre Afgift at erlægge pr. Ton. Dernæst er der endel, for det meste dog ubetydelige, Gebühren, som erlægges med et lige Beløb for hvert Fartøi, uanseet dets Tonnage.

Omvendt forekommer der undtagelsesvis Tilfælde, i hvilke de større Fartøier betale en i Forhold til Tonnagen større Dokafgift. Hvad derhos Indladnings- og Losningsudgifterne angaar, falde disse i Regelen dyrere for de større Fartøier, fordi de ikke have saa stor Bemanding i Forhold til den indladede Mængde og derfor trænge mere til leiet Assistance, og dette saameget mere, fordi de ere nødte til at paaskynde Ladningen og Losningen mere end de mindre Fartøier. I mange Tilfælde kan derhos Farvandet eller Havnen være grund, saa at Indladningen og Losningen maa foregaa paa ubekvemme Steder, ved Hjælp af Pramme, Lægtere o. s. v. Omvendt have de større Skibe ofte hensigtsmæssigere Indretninger for Lastning og Losning.

Dampskibenes Ladnings- og Losningsudgifter ere, som tidligere nævnt, større end Seilskibenes, hvilket dels skriver sig fra den hurtigere Expedition, dels derfra, at det hidhen hørende Arbeide ved Dampskibene hovedsagelig sker ved lejet Hjælp, idet Mandskabet kun undtagelsesvis derved er behjælpelig, medens det omvendte er Tilfældet, hvad Seilskibene angaar. Dampskibenes Ladnings- og Losningsudgifter kunne derfor anslaaes til $^1/_3$ à $^1/_2$ Gang til saameget som Seilskibenes ved Ladninger af samme Størrelse.

Forøvrigt afhænge Losnings- og Ladningsudgifterne i væ-

sentlig Grad af Varernes Beskaffenhed og kunne for enkelte Slags Varer ofte udgjøre det flerdobbelte Beløb af, hvad der i Almindelighed betales.

Den øvrige (betydeligste) Del af Havneudgifterne er i Forhold til Tonnagen snarere billigere for Dampskibe end for Seilskibe, bl. a. fordi Buxeringsudgifter ved hine bortfalde.

### § 28. Fragtudgifter.

Til den tredie Hovedklasse af Skibsudgifterne (cfr. S. 91), henhører hovedsagelig Mæglerens Provision for Afslutningen af Fragten, paa enkelte Steder desuden en Udskiberen eller Ladningsmodtageren tilfaldende Afgift, Adressekommission, samt endelig Fragtassurance og enkelte andre Udgifter[1]). Den Formindskelse i Fragtbeløbet, der fremkommer ved Disconto af Fragtforskud, synes ikke at kunne betragtes som en Fragtomkostning, da Fragten ikke er fortjent, før Ladningen er bragt til Bestemmelsesstedet, og altsaa Formindskelsen i Virkeligheden repræsenterer en Renteudgift. Derimod kan herhen regnes Kurstab (cfr. ovenfor S. 63), hvortil undertiden kommer Erstatning for Ladningens mindre Udmaaling eller Udveining paa Grund af Svinding underveis eller andre Forhold.

Det samlede Beløb af Fragtudgifterne kan overhovedet antages at udgjøre 4 à 5 pCt. af Bruttofragten[2]), hvoraf henved 1 pCt. falder paa Fragtassurance og det øvrige fornemmelig paa Fragtslutningen. Beløbet er imidlertid meget forskjelligt ved de enkelte Skibe og i de forskjellige Router.

Ved Fragtslutninger fra Norge bortfalder i mange Tilfælde Mæglerkommissionen ganske eller for en Del, fordi Rederen selv befragter Fartøiet. Anderledes ved Fragtslutninger mellem to fremmede Steder, hvor navnlig ved den transatlantiske Fragtfart Mæglerkommissionen er meget høi.

I de korte Router betales der kun en ubetydelig Fragtassurancepræmie, og dertil kommer, at disse Fragter i Regelen ikke assureres. Imidlertid burde denne Udgiftspost ogsaa tages med i Beregningen, selv om Rederen staar sin egen Resico.

I denne Forbindelse skal forøvrigt nævnes, at det ikke er usædvanligt istedetfor Fragten at assurere Skibets «Udstyr» eller Rederiets Udlæg til Hyrer, Proviant m. m., naar Fartøiet har en længere Reise i Ballast eller til en lav Fragt.

---

[1]) Cfr. S. 92. [2]) Cfr. den norske Handel- og Skibsfartsstatistik for 1870, S. 143.

Hermed afsluttes disse Bidrag til Belysningen af Skibsfartens økonomiske Forhold. Forfatteren er sig vel bevidst, at de ere ufuldstændige, idet der staar flere vigtige Sider af Skibsfartens Økonomi tilbage. Der har forøvrigt under Afhandlingens Udarbeidelse ofte paatrængt sig mig det Spørgsmaal, om jeg her ikke af og til har streifet vel meget ind paa et altfor specielt Omraade, hvor Spørgsmaalene i det hele ere af mere teknisk end af national-økonomisk Art og til sin Løsning derfor fremfor alt kræve fagmæssig Indsigt. Jeg tror imidlertid, at den nationaløkonomiske Forskning ogsaa paa saadanne Felter har en Opgave at løse, dels nemlig ved at undersøge, hvorledes de almene økonomiske Love gjøre sig gjældende i de enkelte Næringsforholde, dels ogsaa, fordi det empiriske Studium af de konkrete Forhold er af Vigtighed for Erkjendelsen af Nationaløkonomiens Love.

---

# Tabel

**udvisende Forholdet mellem de løbende Skibsfartsudgifter og Fartøiernes Transportevne for Seilskibe og Dampskibe af forskjellig Størrelse og Klasse.**

| A. Lasteevne, Kostende og Bemanding. | Fartøiernes Størrelse i Register-Tons. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
| 1. *Størrelse i Registertons* | 253 | 338 | 507 | 676 | 845 | 1163 |
| 2. *Lasteevne i Tons* tunge Varer: | | | | | | |
| a) ved Seilskibe . . . . | 380 | 507 | 760 | 1014 | 1267 | 1744 |
| b) » Dampskibe[1]) . . | 337 | 470 | 750 | 964 | 1228 | 1617 |
| 3. *Kostende* i Tus. af Kroner | | | | | | |
| a) *Seilskibe*: [2]) | | | | | | |
| Klasse A 1. . . . . | 51 | 68 | 101 | 135 | 169 | 233 |
| » A 2.* . . . | 38 | 51 | 76 | 101 | 127 | 174 |
| » A 2. . . . . | 32 | 42 | 63 | 84 | 106 | 145 |
| » B 1. . . . . | 28 | 38 | 57 | 76 | 95 | 131 |
| » B 2. . . . . | 19 | 25 | 38 | 50 | 63 | 87 |
| b) *Dampskibe af Jern*: [1]) | | | | | | |
| Maskine . . . . . . | 50 | 62 | 68 | 76 | 88 | 133 |
| Skrog og Inventarium . . . . . . . | 76 | 101 | 151 | 202 | 252 | 353 |
| Tilsammen: | 126 | 163 | 219 | 278 | 340 | 486 |
| 4. *Bemanding:* | | | | | | |
| Seilskibe . . . . . . . . | 10 | 12 | 15 | 17 | 20 | 23 |
| Dampskibe[1]) [3]) | | | | | | |
| Skibsbesætning . . . | 8 | 9 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| Maskinbesætning . . | 4 | 4 | 6 | 6 | 8 | 10 |
| B. *Transportevne* og de hovedsagelige Momenter, hvorpaa denne beror. | | | | | | |
| 1. Farttid og Fartens Beskaffenhed: | | | | | | |
| Seilskibe A 1. . . . . | 11 Maaneder i lange Router (Oceanfart). | | | | | |
| » A 2.* . . . . | 10½ » i do. do. | | | | | |
| » A 2. . . . . | 8 » i korte do. (f. Ex. Østersø- eller Nordsøfart). | | | | | |
| » B 1. a . . . | 10 » i lange do. | | | | | |
| » B 1. b . . . | 7½ » i korte do. | | | | | |
| » B 2. . . . . | 7½ » i do. do. | | | | | |
| Dampskibe . . . . . . | 11 » i korte eller i lange Router. | | | | | |
| 2. Effektiv Del af Farttiden[4]) i Procenter: | | | | | | |
| Seilskibe i lang Fart. . | 70 % | 66 % | 62 % | 58 % | 55 % | 50 % |
| » i kort Fart . . | 55 % | 51 % | 47 % | 43 % | 40 % | 36 % |
| Dampskibe: | | | | | | |
| [5]) i lang Fart. . | 82 % | 80 % | 77 % | 73 % | 71 % | 67 % |
| i kort Fart . . | 71 % | 68 % | 64 % | 61 % | 57 % | 53 % |

| **B.** *Transportevne* og de hovedsagelige Momenter, hvorpaa denne beror. | Fartøiernes Størrelse i Register.Tons. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
| **3.** *Antal effektive Fartdage* (Reisedage): | | | | | | |
| Seilskibe A 1 . . . . . | 231 | 218 | 205 | 191 | 181 | 165 |
| » A 2* . . . . | 220 | 208 | 195 | 183 | 173 | 158 |
| » A 2 . . . . . | 132 | 122 | 113 | 103 | 96 | 86 |
| » B 1a . . . . | 210 | 198 | 186 | 174 | 165 | 150 |
| » B 1b . . . . | 124 | 115 | 106 | 97 | 90 | 81 |
| » B 2 . . . . . | 124 | 115 | 106 | 97 | 90 | 81 |
| Dampskibe: | | | | | | |
| i lang Fart . . . . . | 271 | 264 | 254 | 241 | 234 | 221 |
| i kort Fart . . . . . . | 234 | 224 | 211 | 201 | 188 | 175 |
| **4.** Distance tilbagelagt for hver effektiv Fartdag: | | | | | | |
| Seilskb.[6]) i lange Router | 85 eng. Sømil (à 1/4 geogr. M. eller 100/54 Kilometer). | | | | | |
| » i korte do. | 52 » » | | | | | |
| Dampskibe[1]) . . . . . . | 192 » » undtagen for det største Skib, hvor Farten er regnet til 9 norske Sømile i Vagten = 216 eng. Sømile i Døgnet. | | | | | |
| **5.** *Transportevne i Fartaaret,* udtrykt i Tusinder af eng. Tonsmil:[7]) | | | | | | |
| a) pr. Ton af Fartøiets Lastende:[8]) | | | | | | |
| Seilskib A 1 . . . . | 19.63 | 18.53 | 17.43 | 16.24 | 15.39 | 14.03 |
| » A 2* . . . . | 18.70 | 17.68 | 16.58 | 15.56 | 14.71 | 13.43 |
| » A 2 . . . . | 6.86 | 6.34 | 5.88 | 5.36 | 4.99 | 4.47 |
| » B 1a . . . . | 17.85 | 16.83 | 15.81 | 14.79 | 14.03 | 12.75 |
| » B 1b . . . . | 6.45 | 5.98 | 5.51 | 5.04 | 4.68 | 4.21 |
| » B 2 . . . . | 6.45 | 5.98 | 5.51 | 5.04 | 4.68 | 4.21 |
| Dampskibe: | | | | | | |
| i lang Fart . . . . | 52.03 | 50.69 | 48.77 | 46.27 | 44.93 | 47.73 |
| i kort Fart . . . . | 44.93 | 43.01 | 40.51 | 38.59 | 36.10 | 37.80 |
| b) i det hele | udtrykt i *Millioner* Tonsmil. | | | | | |
| Seilskibe A 1 . . . . | 7.46 | 9.39 | 13.25 | 16.46 | 19.50 | 24.47 |
| » A 2* . . . | 6.93 | 8.96 | 12.60 | 15.78 | 18.63 | 23.42 |
| » A 2 . . . . | 2.61 | 3.21 | 4.47 | 5.44 | 6.32 | 7.80 |
| » B 1a . . . | 6.78 | 8.53 | 12.02 | 15.00 | 17.77 | 22.19 |
| » B 1b . . . | 2.45 | 3.03 | 4.19 | 5.11 | 5.93 | 7.34 |
| » B 2 . . . . | 2.45 | 3.03 | 4.19 | 5.11 | 5.93 | 7.34 |
| Dampskibe: | | | | | | |
| i lang Fart . . . . | 17.53 | 23.82 | 36.58 | 44.60 | 55.17 | 77.18 |
| i kort Fart . . . . | 15.14 | 20.21 | 30.38 | 36.40 | 44.38 | 61.12 |

| C. Løbende Udgifter. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
| 1. *Maanedlige Hyrer.* | | | | | | |
| Seilskibe: | | | | | | |
| Skibsfører . . . . . . | 220 | 250 | 300 | 350 | 390 | 480 |
| Øvrige Mandskab . . | 348 | 424 | 506 | 600 | 696 | 808 |
| Dampskibe: [1]) | | | | | | |
| Skibsbesætning . . . | 756 | 812 | 948 | 1,004 | 1,140 | 1,196 |
| Maskinbesætning . . | 368 | 368 | 536 | 536 | 664 | 868 |
| 2. Maanedlige Udgifter til Proviant. (32 Kroner for hver). | | | | | | |
| Seilskibe . . . . . . . | 320 | 384 | 480 | 544 | 640 | 736 |
| Dampskibe . . . . . . | 384 | 416 | 544 | 576 | 672 | 768 |
| 3. Ialt *Maanedlige* Udgifter til Hyrer og Proviant: | | | | | | |
| Seilskibe . . . . . . . | 888 | 1,058 | 1,288 | 1,494 | 1,726 | 2,024 |
| Dampskibe . . . . . . | 1,508 | 1,596 | 2,028 | 2,116 | 2,476 | 2,832 |
| 4. *Aarlige* Udgifter til Hyrer og Proviant: | | | | | | |
| Seilskibe A 1 (11 Mdr.) | 9,768 | 11,638 | 14,168 | 16,434 | 18,986 | 22,264 |
| » A 2* (10½ » ) | 9,324 | 11,109 | 13,524 | 15,687 | 18,123 | 21,252 |
| » A 2 ( 8 » ) | 7,104 | 8,464 | 10,304 | 11,952 | 13,808 | 16,192 |
| » B 1a (10 » ) | 8,880 | 10,580 | 12,880 | 14,940 | 17,260 | 20,240 |
| » B 1b ( 7½ » ) | 6,660 | 7,935 | 9,660 | 11,205 | 12,945 | 15,180 |
| » B 2 ( 7½ » ) | 6,660 | 7,935 | 9,660 | 11,205 | 12,945 | 15,180 |
| Dampskibe [1]) (11 » ) | 17,560 | 18,284 | 23,036 | 24,004 | 27,964 | 31,880 |
| 5. *Vedligeholdelsesudgifter,* incl. Assurance og Værdiforringelse i Procenter af Fartøiets Værdi: | | | | | | |
| Seilskibe A 1 . . . . | 12 % af Værdien (11 Maaneders Farttid). | | | | | |
| » A 2* . . . | 14 % » » (10½ » » ). | | | | | |
| » A 2 . . . . | 13 % » » ( 8 » » ). | | | | | |
| » B 1a . . . | 20 % » » (10 » » ). | | | | | |
| » B 1b . . . | 15 % » » ( 7½ » » ). | | | | | |
| » B 2 . . . . | 25 % » » ( 7½ » » ). | | | | | |
| Dampskibe . . . . . . | 6 % af Maskinen + 2 % af Værdien af Skrog og Inventarium + 10 % af det hele Fartøis Værdi[12]). (11 Maaneders Farttid). | | | | | |
| 6. *Aarlige Vedligeholdelsesudgifter:* | | | | | | |
| Seilskibe A 1 . . . . | 6,120 | 8,160 | 12,120 | 16,200 | 20,280 | 27,960 |
| » A 2* . . . | 5,320 | 7,140 | 10,640 | 14,140 | 17,780 | 24,360 |
| » A 2 . . . . | 4,160 | 5,460 | 8,190 | 10,920 | 13,780 | 18,850 |
| » B 1a . . . | 5,600 | 7,600 | 11,400 | 15,200 | 19,000 | 26,200 |
| » B 1b . . . | 4,200 | 5,700 | 8,550 | 11,400 | 14,250 | 19,650 |
| » B 2 . . . . | 4,750 | 6,150 | 9,500 | 12,500 | 15,750 | 21,750 |
| Dampskibe . . . . . . | 17,096 | 22,016 | 28,960 | 36,416 | 44,320 | 63,648 |

| C. Løbende Udgifter. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
| 7. Dampskibenes Maskinudgifter: [13]) | | | | | | |
| i lang Fart . . . . . | 42,640 | 49;992 | 52,668 | 56,940 | 70,290 | 100,822 |
| i kort Fart. . . . . . | 36,920 | 42,432 | 43,776 | 47,580 | 56,430 | 79,754 |
| 8. *5 % Renter af Fartøiernes Kostende ell. Værdi:* | | | | | | |
| Seilskibe A 1 . . . . | 2,550 | 3,400 | 5,050 | 6,750 | 8,450 | 11,650 |
| » A 2* . . . | 1,900 | 2,550 | 3,800 | 5,050 | 6,350 | 8,700 |
| » A 2 . . . . | 1,600 | 2,100 | 3,150 | 4,200 | 5,300 | 7,250 |
| » B 1a . . . | 1,400 | 1,900 | 2,850 | 3,800 | 4,750 | 6,550 |
| » B 1b . . . | 1,400 | 1,900 | 2,850 | 3,800 | 4,750 | 6,550 |
| » B 2 . . . . | 950 | 1,250 | 1,900 | 2,500 | 3,150 | 4,350 |
| Dampskibe . . . . . . | 6,300 | 8,150 | 10,950 | 13,900 | 17,000 | 24,300 |
| 9. *Sum af løbende Udgifter samt Kapitalrenter:* | | | | | | |
| Seilskibe A 1 . . . . | 18,438 | 23,198 | 31,338 | 39,384 | 47,716 | 61,874 |
| » A 2* . . . | 16,544 | 20,799 | 27,964 | 34,877 | 42,253 | 54,312 |
| » A 2 . . . . | 12,864 | 16,024 | 21,644 | 27,072 | 32,888 | 42,292 |
| » B 1a . . . | 15,880 | 20,080 | 27,130 | 33,940 | 41,010 | 52,990 |
| » B 1b . . . | 12,260 | 15,535 | 21,060 | 26,405 | 31,945 | 41,380 |
| » B 2 . . . . | 12,360 | 15,335 | 21,060 | 26,205 | 31,845 | 41,280 |
| Dampskibe: | | | | | | |
| i lang Fart. . . . | 83,596 | 98,442 | 115,614 | 131,260 | 159,574 | 220,650 |
| i kort Fart. . . . | 77,876 | 90,882 | 106,722 | 121,900 | 145,714 | 199,582 |
| 10. Løbende Udgifter samt Kapitalrenter *for hver Dag af Farttiden:* | | | | | | |
| Seilskibe A 1 . . . . | 55.85 | 70.30 | 94.96 | 119.35 | 144.59 | 187.50 |
| » A 2* . . . | 52.52 | 66.03 | 88.77 | 110.72 | 134.14 | 172.41 |
| » A 2 . . . . | 53.60 | 66.77 | 90.18 | 112.80 | 137.03 | 176.22 |
| » B 1a . . . | 52.93 | 66.93 | 90.43 | 113.13 | 136.70 | 176.63 |
| » B 2b . . . | 54.49 | 69.04 | 93.60 | 117.36 | 141.89 | 183.91 |
| » B 2 . . . . | 54.93 | 68.16 | 93.60 | 116.47 | 141.53 | 183.47 |
| gjennemsnitlig . . . . | 54.05 | 67.87 | 91.92 | 114.97 | 139.31 | 180.02 |
| Dampskibe: | | | | | | |
| i lang Fart. . . . | 253.00 | 298.00 | 350.00 | 398.00 | 483.00 | 669.00 |
| i kort Fart. . . . | 236.00 | 275.00 | 323.00 | 369.00 | 442.00 | 605.00 |
| 11. *Løbende Udgifter og Renter pr. Dag og Registert.* | | | | | | |
| Seilskibe . . . . . . . | 0.21 | 0.20 | 0.18 | 0.17 | 0.16 | 0.15 |
| (Den lovbestemte Skala for Liggedagsgodtgjørelsen (Søfartslovens § 44) beregnet pr. Dag og Registerton. . . . . . . | (0.22) | (0.21) | (0.18) | — | — | — |
| Dampskibe: | | | | | | |
| i lang Fart. . . . | 1.00 | 0.88 | 0.69 | 0.59 | 0.57 | [14]) 0.58 |
| i kort Fart . . . . | 0.93 | 0.81 | 0.64 | 0.55 | 0.52 | [14]) 0.52 |

| C. Løbende Udgifter. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
| 12. *Løbende Udgifter* pr. 1000 eng. Tonsmile (i Kroner). | a) under Forudsætning af, at Fartøierne altid seile med fuld Ladning. | | | | | |
| a) i Langfart: | | | | | | |
| Seilskibe A 1 . . . . | 2.47 | 2.47 | 2.37 | 2.39 | 2.45 | 2.53 |
| » A 2* . . . | 2.38 | 2.32 | 2.22 | 2.21 | 2.27 | 2.32 |
| » B 1 . . . . | 2.34 | 2.35 | 2.25 | 2.26 | 2.31 | 2.39 |
| » gjennemsnitl. | 2.40 | 2.38 | 2.28 | 2.29 | 2.34 | 2.41 |
| Dampskibe . . . . . . | 4.77 | 4.13 | 3.16 | 2.94 | 2.89 | 2.86 |
| b) i korte Router: | | | | | | |
| Seilskibe A 2 . . . . | 4.93 | 4.99 | 4.84 | 4.98 | 5.20 | 5.42 |
| » B 1 . . . . | 5.00 | 5.13 | 5.03 | 5.17 | 5.39 | 5.64 |
| » B 2 . . . . | 5.05 | 5.06 | 5.05 | 5.13 | 5.37 | 5.62 |
| » gjennemsnitl. | 4.99 | 5.06 | 4.97 | 5.09 | 5.32 | 5.56 |
| Dampskibe . . . . . . | 5.14 | 4.50 | 3.51 | 3.35 | 3.29 | 3.27 |
| 12. *Løbende Udgifter* pr. 1000 eng. Tonsmile. | b) under Forudsætning af, at Fartøierne gjennemsnitlig seile med $^{2}/_{3}$ Ladning, Ballastreiser medregnede [15]). | | | | | |
| a) i Langfart: | | | | | | |
| Seilskibe . . . . . . . | 3.60 | 3.57 | 3.42 | 3.44 | 3.51 | 3.61 |
| Dampskibe . . . . . . | 7.16 | 6.20 | 4.74 | 4.41 | 4.34 | 4.29 |
| b) i korte Router: | | | | | | |
| Seilskibe . . . . . . . | 7.49 | 7.59 | 7.46 | 7.64 | 7.98 | 8.34 |
| Dampskibe . . . . . . | 7.71 | 6.75 | 5.27 | 5.08 | 4.94 | 4.91 |

## Anmærkninger.

[1]) Efter Direktør Ihlens Opgaver.

[2]) De her benyttede Taxter (nemlig 200, 150, 125, 112$^{1}/_{2}$ og 75 Kroner pr. Registerton ere maaske noget høie efter de nuværende Konjunkturer. — Ved de større Fartøier bliver Prisen pr. Ton ikke billigere end ved de mindre.

[3]) Bemandingens Antal er maaske noget for lavt ansat i Forhold til det for Seilskibe antagne.

[4]) ɔ: den Del af samme, der medgaar til selve Reisen. Forholdet mellem de større og mindre Fartøier er beregnet efter de lovbestemte Liggedage (den norske Søfartslov af 1860 § 44) sammenholdt med de Side 73 o. f. meddelte Oplysninger, men trænger til at konstateres gjennem flere Undersøgelser. Vistnok turde det være muligt, at det herefter beregnede Procentforhold bliver noget for lavt for de større Fartøier og altsaa viser et for ugunstigt Resultat for disse. Men om saa er, opveies Misforholdet antagelig af den Omstændighed, at de større Fartøier gaa forholdsvis mere i Ballast end de mindre (cfr. ovenfor Side 51, 57). Den Del af Reisen, der sker i Ballast, er selvfølgelig ligesaalidt produktiv, som den Tid, Fartøiet henligger i Havn, og Skibsrederen maa derfor ved Beregningen af, hvad Transporten koster ham, ogsaa tage i Betragtning den til Ballastreiser

medgaaede uproduktive Tid. Hertil er ogsaa taget Hensyn i Tabellens Afdeling C. Post 12 b.

[5]) Direktør Ihlen gaar ved sine Beregninger ud fra en midlere effektiv Farttid af 40 %, altsaa meget mindre end her forudsat. Herved maa imidlertid bemærkes, at Hr. Ihlen forudsætter Dampskibene anbragte i regelmæssige og maaske tillige korte Router, hvor Havneopholdet bliver forholdsvis større, dels nemlig paa Grund af Nødvendigheden af hyppigt at efterse Maskinen, dels fordi de almindelige Dampskibsladninger, navnlig Stykgods, fordre en længere Expeditionstid end den for de sædvanlige Seilskibsladninger almindelige. Derfor staa hans Opgaver, der alene tilsigte Sammenligning mellem Dampskibe indbyrdes, ikke i Strid med nærværende, hvor jeg paa Grund af Sammenligningen mellem Dampskibe og Seilskibe har maattet forudsætte samme Slags Router og Ladninger, (hvilket ikke stemmer med det sædvanlige Forhold). Derhos har jeg taget Hensyn til den for større Dampskibe nødvendige længere Expeditionstid.

Det her beregnede Procentforhold af Dampskibenes effektive Farttid støtter sig til følgende Betragtning. Dersom Dampskibenes Havneexpedition udførtes lige saameget hurtigere end Seilskibenes, som hine ere disse overlegne i Farthastighed, vilde Procentforholdet af den effektive Farttid være lige stort for Dampskibe som for Seilskibe, idet begges døde Tid (ɔ: Havnetiden) vilde være forholdsvis lige stor. Nu expederes imidlertid Dampskibene endnu hurtigere, end de reise, antagelig omtrent dobbelt saa hurtigt i Forhold. Derfor har jeg ved Beregningen gaaet ud fra de for Seilskibene benyttede Forholdstal, men derved foretaget de Forandringer, som følge af, at Dampskibenes procentvise Expeditionstid kun regnes lig det halve af Seilskibenes, hvorved man f. Ex. faar følgende Formel:

| | 1ste Exempel: Seilskib: | 1ste Exempel: Dampskib: | 2det Exempel: Seilskib: | 2det Exempel: Dampskib: |
|---|---|---|---|---|
| Expeditionstid | 30 % | (15) = 18 % | 50 % | (25) = 33 %) |
| Reisetid. . . . | 70 % | (70) = 82 % | 50 % | (50) = 67 %) |
| Tilsammen | 100 % | (85) = 100 % | 100 % | (75) = 100 %) |

Det maa indrømmes, at denne Beregningsmaade ikke er støttet paa et tilstrækkeligt Antal Erfaringer; men den tør dog antages ikke i nogen væsentlig Grad at forstyrre Beregningens Rigtighed i det hele, navnlig forsaavidt angaar Forholdet mellem Seilskibe og Dampskibe.

[6]) Cfr. ovenfor Side 36.

[7]) ɔ: 1000 Ton tunge Varer transporteret 1 engelsk Sømil.

[8]) Resultatet fremkommer ved at multiplicere de i Nr. 3 og 4 ovenfor angivne Tal.

[9]) Ligesaa ved at multiplicere Tallene i A Nr. 2 med dem i B Nr. 5 a.

[10]) Efter Lønninger og Prisforholde i 1871. Da baade Hyrer og Materialpriser ere stegne, vil Udgifterne i det hele blive noget større end her beregnet, men det indbyrdes Forhold neppe synderlig forandres.

[11]) At Maanedsbeløbet her bliver høiere end ved Seilskibe, uagtet Skibsbesætningens mindre Antal, hidrører fra de høiere Hyrer for Kaptein og Styrmand.

[12]) Cfr. Side 103.

[13]) Beregnet ved at sammenholde Direktør Ihlens Opgaver med de ovenfor under B 2 opgivne Procentforhold. Da der her er regnet en større effektiv Farttid, bliver nemlig ogsaa Maskinudgifterne større.

[14]) Større Farthastighed.

[15]) Hvorvidt Forholdet $^2/_3$ er stemmende med det gjennemsnitlige Forhold af fuldlastet og ledigt Skibsrum, tør være tvivlsomt. Rimeligvis stiller det sig noget gunstigere for de mindre, noget ugunstigere for de større Fartøier, ligesom det ogsaa turde være forskjelligt efter Fartens Beskaffenhed. Usikkerheden i dette Punkt antages dog ikke væsentlig at forstyrre det indbyrdes Forhold mellem de beregnede Tal. Cfr. Anmærkning 4.



